5/90

trans press

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Messeberichte aus Leipzig und Nürnberg



Straßenbahn in Cottbus

Wie in den meisten Großstädten unseres Landes übernimmt die Straßenbahn auch in Cottbus den größten Teil des in der Bezirksstadt aufkommenden öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Neubaustrecken und TATRA-Straßenbahnen haben dazu beigetragen, daß dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel trotz vieler Engpässe in Wirtschaft und Verkehr ständig modernisiert und ausgebaut werden konnte. Ein weiterer Netzausbau ist bereits im Gespräch, und der VEB Cottbusverkehr wird bald wieder als ein selbständiges kommunales Unternehmen unabhängig von einem Verkehrskombinat bestehen. Mehr über die Cottbuser Straßenbahn auf den Seiten 4 und 5 dieses Heftes.



1



2



3



4



5



1 Am 16. November 1977 wurde die alte Endstelle am Bahnhof aufgelassen. Am 16. Mai 1966 warten die Triebwagen 36 und 41 auf ihre Rückfahrt in die Stadt.

2 Eröffnung des Straßenbahnverkehrs zum Wohngebiet Sachsendorf/Madlow. Hier der eine Straßenbahnzug mit den Fahrzeugen 49, 86 und 80 am 21. Mai 1977 an der Haltestelle Straße der DSF.

3 Vor Aufnahme des TATRA-Linienverkehrs warten die Triebwagen 1 bis 12 im Betriebshof Berliner Straße am 4. Oktober 1979 auf die Ausfahrt.

4 Bis zur Umspurung auf Regelspur 1982 wurden neue Straßenbahnfahrzeuge auf dem Reststück der ehemaligen Spreewaldbahn angeliefert. Einmalig in der DDR geschah dies mit Schmalspurdiesellokomotiven. Hier wird der KT4D-Nr. 10 am 10. Mai 1979 mit der meterspurigen DR-Lok 199 006 zum Betriebshof geschoben.

5 Einmalig: Begegnung mehrerer Fahrzeuggenerationen im Bereich des Anschlußgleises Leipziger Straße am 14. September 1986: KT4D-Triebwagen 14, historischer Triebwagen 24 und Dampflok der Baureihe 44.

Fotos: U. Thomsch, Cottbus

modell eisenbahner

inhalt

5/90

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild

Der Deutsche Eisenbahn-Verein betreibt die erste Museumseisenbahn Deutschlands. Seit 1966 gehören die historischen Züge auf der Strecke Bruchhausen-Vilsen–Asendorf zu den beliebtesten rollenden Technikdenkmälern in der Bundesrepublik Deutschland. Unser Bild zeigt einen Zug auf dieser Meterspurbahn, gezogen von der Lokomotive FRANZBURG, in der Nähe von Heiligenberg am 2. September 1988. Mehr über diese einzigartige Bahn auf den Seiten 7 bis 9 dieser Ausgabe.

Foto: W. Bäumer, Stuttgart

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel

Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann

Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt

Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086

Telefon: 20 34 12 76

Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner" ist Mitglied der Internationalen Eisenbahn-Presse-Vereinigung „ferpress" mit dem Sitz in Basel.



Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Registrier-Nr.: 1151
Druck:
(140) Druckerei: Druckzentrum Berlin – Grafischer Großbetrieb
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 30. 3. 1990

Geplante Auslieferung: 4. 5. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes 6/90: 6. 6. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten.
BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur
im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen

Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der VEB Verlag Technik, Oranienburger Straße 13–14, PSF 201, Berlin, 1020, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt der transpress-Verlag an.

Gottfried Köhler, Berlin



Leipziger Frühjahrsmesse 1990

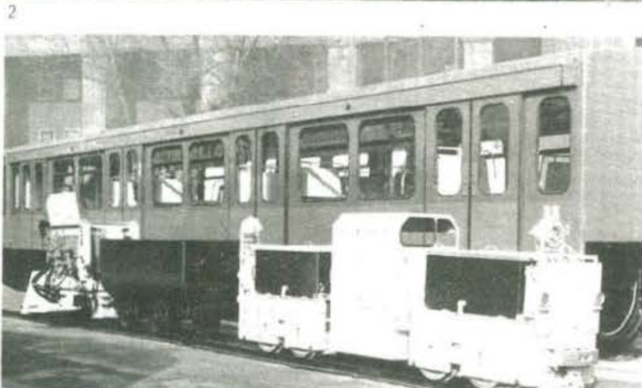
Auf dem Ausstellungsgelände der Technischen Messe fanden die Besucher bei der „Schienenfahrzeug-Offerte" keine Überraschungen. Jedenfalls nicht im Programm der in der DDR ansässigen Schienenfahrzeugbetriebe.

Aufmerksamkeit erregte die in der Messezeit eingebundene Absichtserklärung, eine deutsche Waggonbau AG zu bilden. In Form einer Holding AG wird das Berliner Kombinat Schienenfahrzeugbau unter maßgeblicher Beteiligung des AEG-Konzerns und der Preussag-Salzgitter AG zusammengehen. Mit Ausnahme des Berliner Bremsenwerkes, das mit der Knorr-Bremse AG ein Gemeinschaftsunternehmen vereinbart hat, sind alle 16 volkseigenen Betriebe dem neuen Konzern verpflichtet. Das bisherige DDR-Kombinat mit seinen fast 23000 Mitarbeitern ist insbesondere Marktführer als Hersteller von Waggons im RGW-Raum.

Nun zu den Exponaten. Die Hennigsdorfer waren erneut mit der Berliner S-Bahn, Baureihe 270, und mit einer Ellok der Baureihe 243 aus der laufenden Serie vertreten. Noch ist die Deutsche Reichsbahn mit der Entwicklung zufrieden. Ähnlich die Situation im Waggonbau der DDR, die zuverlässig und in großer Stückzahl seit Jahren ihre traditionellen Kunden beliefert. Doch künftige Qualitätsanforderungen, insbesondere in bezug auf Komfort und damit die Kundenwerbung, wurden durch zwei Erzeugnisse aus der BRD deutlich gemacht: Klimatisierter Reisezugwagen Bvmz 185 für den Hochgeschwindigkeitsverkehr [Linke-Hofmann-Busch, Waggon-Fahrzeug-Maschinen-GmbH (LHB), Salzgitter] und Inter-Regio-Reisezugwagen ARim 262, 1. Klasse mit einem Bistro-Café (PFA, Weiden). Ein anspruchsvolles innovatives Konzept, Qualität sowie Vielfalt in der Ausstattung kennzeichnen beide Exponate.

1

2



3



4



5

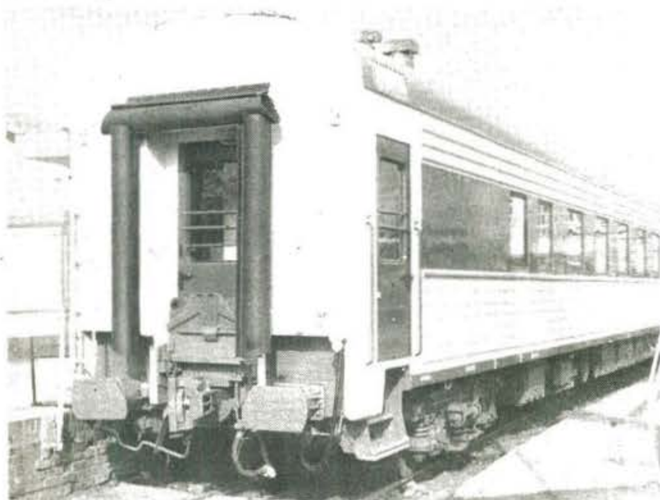


6



1 „Zugspitzen"! Im Vordergrund die in der DDR allseitig bekannte Ellok der Baureihe 243 (Stundenleistung 3720 kW). Rechts im Bild die 1933 auch in Hennigsdorf gebaute Ellok 04 01 (Stundenleistung 2190 kW), jetzt zum Fahrzeugbestand des Verkehrsmuseums Dresden gehörend. Dahinter der im Jahre 1936 gebaute Speisewagen WR 4ü, wieder originalgetreu hergerichtet und von der Arbeitsgemeinschaft „Eisenbahntradition Zwickau" des DMV betreut und gewartet.
2 Berliner S-Bahn mit dem von der SDAG Wismut, Betrieb für Bergbauausrüstung Aue, gebauten Untertagegespann. An der Spitze (rechts) die Batterie-Grubenlokomotive B 660, Leistung 8,4 kW, Eigenmasse 5,5 t, dazwischen der Förderwagen FA 153 mit einem Fassungsvermögen von 1,5 m³, am Schluß der Wurfschaufellader LWS 160. Das Gespann stand auf 600-mm-spurigen Gleisen.
3 Der Waggonbau Dessau zeigte zwei Fahrzeuge vom Zugtyp ZC 5 für die Chinesischen Staatsbahnen. Der Dieselektroaggregatewagen mit Mannschaftsabteil (vorn) ist 19 m lang; der Kühlwagen, Länge 21 m, hat ein Ladevolumen von 105 m³, und er nimmt eine Lademasse von 64 t auf. Die Gesamtlänge eines Zuges beträgt 106,69 m.
4 Die Firma Plasser & Theurer (Linz) hat für die Österreichischen Bundesbahnen den Gleismeßtriebwagen EM 80 gebaut. Er wird zum Erfassen der Gleisgeometrie während der Fahrt, zum Messen und Registrieren des lichten Freiraums um das Fahrzeug im Tunnel, in Bahnhöfen und auf freier Strecke eingesetzt (Vmax 80 km/h).
5 Ein Serienfahrzeug vom Waggonbau Görlitz ist der Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT), von der DR dringend benötigt, insbesondere für die Wartung und die Instandhaltung der Fahrleitungsanlagen verwendbar. Der ORT hat einen eigenen dieselhydraulischen Antrieb (Motorleistung 330 kW); Geschwindigkeiten von 100 km/h sind zu erreichen. Die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit liegt bei 5 km/h. Das Fahrzeug hat eine feste und eine schwenkbare, hydraulisch gesteuerte Hubbühne mit einem Schwenkbereich von 100 Grad. Die ausfahrbare Leiter ermöglicht das Arbeiten im Kettenwerk in Höhen bis 18 m.
6 Die Ansicht vom Türbereich des Bvmz läßt schon den technischen Entwicklungsstand erkennen. Es sind druckdichte elektropneumatisch zu betätigende Vertikalschwenkschiebetüren mit einem mit der Türbewegung gekoppelten Klapptritt. Bei dem Bvmz 185 handelt es sich um einen klimatisierten Abteil-/Großraumwagen der Deutschen Bundesbahn für den IC-Verkehr von LHB, LüP 26,4 m, Drehzapfenabstand 19 m, Eigenmasse knapp 50 t
7 Als „neue Vertreter" bezeichnen die Ammendorfer Waggonbauer ihre 27 m langen Wagen für die Sowjetischen Eisenbahnen. Beispiele dafür sind u. a. das elektronische System für die Klimatisierung, der Mikrorechnereinsatz für die Meß-, Steuerungs- und Regelungsaufgaben, die schwingungsarmen Drehgestelle und die Hochleistungsbremsen.
Der ausgestellte Wagen nennt sich WPX-Club. Er hat für 20 Fahrgäste in den Abteilen bequeme Sitz- und Liegemöglichkeiten, des weiteren einen Salonraum, ebenfalls für 20 Personen eingerichtet. LüP 27,43 m, Eigenmasse 60 t, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.
8 PRAGOINVEST war seit längerer Zeit wieder mit einem Originalerzeugnis vertreten. Die Diesellok 237.0001, zweiachsig, hat einen 250-kW-LIAZ-Dieselmotor. Mit einer Anfahrzugkraft von 65 kN ist sie bis zur Geschwindigkeit von 60 km/h einsetzbar.
Fotos: Verfasser

7



8



Dipl.-Ing. oec. Ulrich Thomsch (DMV), Cottbus



Straßenbahn in Cottbus

Die ersten vier Jahrzehnte

Am 18. Juli 1903 konnte nach jahrelangen Verhandlungen die erste elektrische Straßenbahnlinie in Cottbus eröffnet werden. Bis zum Ende des gleichen Jahres waren die drei geplanten Linien mit einer Länge von 8,45 km in Betrieb genommen worden.

Die Fahrzeuge wurden auf den einzelnen Linien durch unterschiedliche Farben gekennzeichnet:
Rote Linie: Staatsbahnhof–Gemeindegrenze Sandow
Blaue Linie: Gemeindegrenze Ströbitz–Dresdner Straße
Gelbe Linie: Schmellwitz (Nordfriedhof)–Spreewaldbahnhof.

Auf diesen Strecken verkehrten insgesamt 15 Triebwagen und 3 Beiwagen.

Bis zum Beginn des ersten Weltkriegs im August 1914 kamen zwei weitere Linien, die grüne und weiße Linie, hinzu. Der Wagenpark war inzwischen auch auf 22 Trieb- und 8 Beiwagen angewachsen, wobei letztere das Depot nur zu besonderen Anlässen verließen. Die Zahl der beförderten Personen stieg bis 1914 auf 2,5 Millionen im Jahr an.

Nach dieser Blütezeit machten sich bei der Cottbuser Straßenbahn die Auswirkungen des ersten Weltkriegs und der Inflation empfindlich bemerkbar. Verkürzungen und Einstellungen einzelner Linien blieben unumgänglich. Am 24. März 1923 mußte der Gesamtbetrieb eingestellt werden, und es wurde sogar der Verkauf aller Fahrzeuge und Anlagen erwogen.

Doch dann konnte der Betrieb ab 1. April 1924 etappenweise wieder aufgenommen werden. In die Jahre 1926/27 fielen auch die größten Netzerweiterungen nach Madlow und Schmellwitz. Die Weltwirtschaftskrise beendete von 1929 bis 1933 abermals diese Entwicklung. Erst Mitte der 30er Jahre begann der zweigleisige Ausbau einzelner Teilabschnitte. Um die gesamte Verkehrssituation zu verbessern, gab es auch Projekte über die teilweise Umstellung des Straßenbahnbetriebs auf Obus- oder Kraftomnibusverkehr.

Die Beförderungszahlen waren bis 1944 auf 14,3 Millionen Fahrgäste pro Jahr angestiegen, wobei der 28 Trieb- und 8 Beiwagen umfassende Wagenpark täglich bis aufs Äußerste belastet wurde. Während des zweiten Weltkriegs blieben Schäden an den Gleis- und Fahrleitungsanlagen nicht aus. Infolge der Kampfhandlungen mußte der Betrieb am 18. April 1945 gänzlich eingestellt werden.

Die Jahre nach dem zweiten Weltkrieg

Nach Kriegsende gingen die Cottbuser Straßenbahner sofort an den Wiederaufbau des Straßenbahnbetriebs. Nach Abschluß der ersten notwendigen Reparaturen an den Gleisanlagen, Fahrleitungen und Fahrzeugen fuhr die Straßenbahn bereits ab 20. Juni 1945 auf einem Teilabschnitt. Bis Ende 1947 war das Straßenbahnnetz im wesentlichen wieder instand gesetzt. Die Beschäftigten der Straßenbahn leisteten damals unter schwierigsten Bedingungen eine Arbeit, die noch heute, nach 45 Jahren, Achtung und Anerkennung verdient.

Im Jahre 1952 wurde der VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Cottbus gebildet und damit der Grundstein für einen modernen Nahverkehrsbetrieb gelegt. Bis Ende 1955 konnte auch der zweigleisige Ausbau in der Spremberger Straße und in der Straße der Jugend abgeschlossen werden.

1958 fuhren die ersten Zeitkartenwagen auf der Linie 2. Damit begannen die Cottbuser Straßenbahner, die Fahrgastabfertigung zu rationalisieren. Mit Aufnahme des Zahlboxbetriebs im Jahre 1965/66 fanden diese Vorhaben einen vorläufigen Abschluß.

Neue Fahrzeuggenerationen

Vor dem Einsatz der ersten Einrichtungszüge war es notwendig, an den Endhaltestellen verstärkt Gleisschleifen zu bauen. Dabei wurden 1965 in Ströbitz und 1966 am Krankenhaus Streckenverlängerungen in Betrieb genommen, die die dortigen Einzugsbereiche wesentlich besser erschlossen.

Die kontinuierliche Neuzuführung von Trieb- und Beiwagen aus Gotha ermöglichte es, 1968 die letzten Vorkriegswagen aus dem Personenverkehr zurückzuziehen, nachdem sie ab 1965 nur noch zeitweise auf der Linie 1 verkehrten. Damit war Cottbus die erste Stadt in der DDR, in der man nur Fahrzeuge aus der volkseigenen Waggonindustrie einsetzte, also typenrein gefahren wurde.

Der Ausbau des Netzes

Das ab 1971 DDR-weit wirksam gewordene Wohnungsbauprogramm stellte auch an die Cottbuser Straßenbahn als den Hauptträger des öffentlichen Personenverkehrs neue Anforderungen. Die erste Strecke in ein neues Wohngebiet wurde am 20. Dezember 1972 im Bereich der Artur-Becker-Straße bis zur Wendeschleife Cottbus-Ost in Betrieb genommen. 1973 und 1974 folgten umfangreiche Gleisveränderungen im Stadtzentrum, die mit Inbetriebnahme der Anlage in der Stadtpromenade am 29. Juli 1974 ihren Abschluß fanden. Die traditionelle Trasse durch die Spremberger Straße war am 1. Juli 1974 zugunsten eines neu zu errichtenden Fußgängerboulevards stillgelegt worden.

Ende 1974 wurden vier Linien mit einer Linienlänge von 18,6 km befahren. Die 33 Trieb- und 37 Beiwagen beförderten im gleichen Jahr 17,4 Millionen Fahrgäste.

Außer auf der Linie 1 mit den Stumpfendstellen am Bahnhof und am Altmarkt konnte schrittweise auf allen Linien der Doppelbeiwagenverkehr eingeführt und somit das Platzangebot spürbar erhöht werden.

TATRA-Bahnen auch in Cottbus

Im Jahre 1975 begannen dann die ersten Vorbereitungsarbeiten für den Einsatz einer neuen Fahrzeuggeneration – den Kurzgelenktriebwagen KT4D aus den Prager TATRA-Werken. Der Umbau der Instandhaltungsanlagen im Bereich des Betriebshofs ging einher mit dem Bau von drei neuen Gleichstromunterwerken und dem Verlegen umfangreicher Bahnstromkabel. Die meisten dieser Arbeiten haben die Cottbuser Straßenbahner selbst ausgeführt.

In diese Zeit fiel auch der erste Spatenstich im größten Wohnkomplex des Bezirkes Cottbus, Sachsendorf/Madlow.

1976 erhöhte sich in Cottbus die Einwohnerzahl auf mehr als 100 000. Seitdem zählt Cottbus zu den Großstädten der DDR. Im gleichen Jahr, am 21. März 1976, wurde das bargeldlose Entwertersystem eingeführt.

Am 21. Mai 1977 konnte der erste 1,3 km lange Abschnitt der neuen Straßenbahnstrecke zum Wohngebiet Sachsendorf/Madlow bis zur Thierbacher Straße in Betrieb genommen werden. Die restlichen 1,1 km bis zur Wendeschleife Zielona-Gora-Straße folgten am 6. Oktober 1978.

Infolge der verminderten Tragfähigkeit der Bahnhofsbrücke mußte der Straßenbahnverkehr über dieses Bauwerk am 16. November 1977 eingestellt werden. Für die Linie 2 wurde eine neue Verbindungsstrecke durch die Lutherstraße gebaut und die Linie 1 bis zur nördlichen Brückenrampe verkürzt.

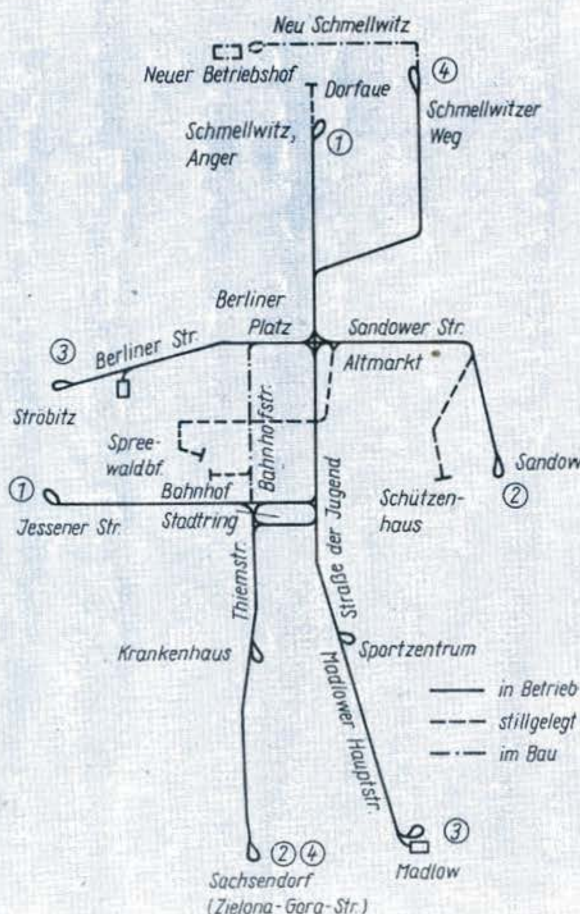
Rechtzeitig zur Inbetriebnahme des neuen Empfangsgebäudes der Deutschen Reichsbahn am 6. Oktober 1978 war auch die 0,8 km lange Gleisanlage im Zuge des Stadtrings bis zum Bahnhof befahrbar. Die Gleisanlagen in der Bahnhofsstraße sind zur gleichen Zeit vorübergehend stillgelegt worden.

Das Liniennetz konnte nun auf drei Linien reduziert werden.
Linie 1: Schmellwitz–Bahnhof
Linie 2: Cottbus-Ost–Zielona-Gora-Str.
Linie 3: Ströbitz–Madlow

Im Dezember 1978 trafen die ersten beiden KT4D-Triebwagen in Cottbus ein. Sie wurden am 17. Februar 1979 offiziell der Öffentlichkeit vorgestellt.
Ab 4. Oktober 1979 schließlich fuhren KT4D-Doppeltraktionen auf der Linie 3 erstmals planmäßig im Linienverkehr.
Die letzte Kuppelendstelle am neuen Bahnhof konnte durch die Betriebsaufnahme auf der neuen 1,3 km langen Gleistrasse zur Jessener Straße ab 28. September 1980 entfallen. Mit der Schleife Jessener Straße war es zum selben Zeitpunkt auch möglich, den ab 1. Juli 1977 mit Omnibussen eingerichteten Zubringerverkehr für den Energiekomplex Jänschwalde zwischen Zielona-Gora-Straße und Bahnhof von der Straße auf die Schiene zu verlagern.
Seit dem 7. Oktober 1981 fahren auch auf der Linie 2 KT4D-Züge. 1982 und 1983 wurde die Strecke durch die Thiemstraße zweigleisig ausgebaut.

Straßenbahn gehört zum Verkehrskombinat

Im Rahmen der Verkehrskombinatsbildung gliederte man den 1968 gebildeten VEB Cottbusverkehr ab 1. Januar 1982 als Zweigbetrieb Cottbusverkehr dem VEB Kraftverkehr Cottbus an.
Am 19. Mai 1983 fuhr die Straßenbahn in Cottbus erstmals im Nachtlinienverkehr.
Zu diesem Zeitpunkt waren die Erschließungsarbeiten für eine neue Straßenbahnstrecke in das geplante Wohngebiet Schmellwitz bereits im vollem Gange. Voraus gingen in diesem Zusammenhang Rekonstruktions- und Erweiterungsarbeiten in der Friedrich-Ebert-Straße und Karlstraße. Am 2. Oktober 1984 wurde dann die neue 3 km lange Neubaustrecke vom Bonnaskenplatz bis Schmellwitz eröffnet. Der Linienverkehr besteht seit dem 3. Oktober 1984 auf der neu eingerichteten Linie 4 Zielona-Gora-Straße–Schmellwitz; die Endstelle der Linie 1 wurde in Schmellwitz Anger umbenannt.
Bis Ende 1984 erhielten sämtliche Straßenbahnen UKW-Verkehrsfunk. Damit ist der erste Schritt des geplanten automatisierten Dispatchersystems in der Praxis wirksam geworden. Für eine zeitgemäße Fahrgastinformation wurden die ersten funkgesteuerten Haltestellenbeschallungsanlagen in Betrieb genommen, deren Zahl inzwischen auf 27 angestiegen ist.
Zugfolgezeiten werden immer besser angepaßt. Das betrifft insbesondere die Straßenbahnen nach Schmellwitz und Sachsendorf/Madlow.



Um das Wohngebiet Sachsendorf/Madlow auf der Ostseite besser zu erschließen, konnte am 1. September 1987 der erste Abschnitt einer vollkommen neuen und zweigleisig trassierten Strecke in der Madlower Hauptstraße in Betrieb genommen werden. Es ist vorgesehen, diese Rekonstruktion in Richtung Zentrum fortzusetzen und die Strecke im südlichen Bereich in das Wohngebiet zu verschwenken.

Von der Einfach-, über die Doppel- zur Dreifachtraktion

Seit dem 29. Mai 1988 verkehren auf der Linie 4 ausschließlich KT4D-Züge in Doppeltraktion, und am 27. Juni 1988 wurde der 50. TATRA-Wagen feierlich dem Verkehr übergeben.
Um die ständig steigenden Instandhaltungsleistungen besser absichern zu können, steht seit November 1988 für die KT4D-Fahrzeuge eine neue dreigleisige Hauptwerkstatt zur Verfügung.
Im vergangenen Jahr wurde mit der schrittweisen Inbetriebnahme der computerabhängigen Abfahrtssteuerung an den Endhaltestellen begonnen.
Das ständig steigende Verkehrsaufkommen erforderte ein noch höheres Platzangebot. Deshalb ist am 2. Oktober 1989 auf der Linie 4 der Dreifachtraktionsbetrieb mit KT4D-Fahrzeugen aufgenommen worden. Damit ist Cottbus die zweite Stadt unseres Landes, in der diese 57 m langen Straßenbahnzüge zum normalen Straßenbild gehören.

Straßenbahn bleibt wichtigstes Nahverkehrsmittel

In diesem Jahr werden die neue Bahnhofsbrücke und der wiederaufzunehmende Straßenbahnverkehr im Zuge der rekonstruierten Bahnhofstraße im Mittelpunkt des Geschehens stehen. Damit wird es in Cottbus wieder eine zweite Nord-Süd-Straßenbahnverbindung geben, die den Verkehrsablauf wesentlich stabilisieren dürfte.
Erkennbar ist auch schon die nächste Straßenbahnverlängerung in Neu Schmellwitz bis zum geplanten Standort eines neuen Straßenbahnbetriebshofs.
Für den Personenverkehr existieren derzeit 50 KT4D-Fahrzeuge sowie 19 zweiachsige Trieb- und 31 zweiachsige Beiwagen, mit denen jährlich 31 Millionen Fahrgäste befördert werden. Dieser Fahrzeugpark bewältigt gegenwärtig auf vier insgesamt 30,48 km langen Straßenbahnlinien den Hauptteil des innerstädtischen Verkehrs in der nunmehr 128 000 Einwohner zählenden Bezirksstadt Cottbus. Weitere KT4D-Fahrzeuge werden in diesem Jahr erwartet. Außerdem gehören vier Arbeitswagen und jeweils ein historischer Trieb- und Beiwagen zum Fahrzeugbestand.
Seit 1949 wurde das Gleisnetz der Straßenbahn um 24 km erweitert, die Linienlänge wuchs um 14,1 km. Die Anzahl der beförderten Personen beträgt heute fast das Dreifache von damals.

Helfen auch Sie dem ältesten Bahnhof auf deutschem Boden

An der ältesten Ferneisenbahnstrecke Leipzig–Dresden, wenige Kilometer von der tausendjährigen Stadt Meißen entfernt, liegt der Bahnhof Niederau. Vor 148 Jahren wurde das Bahnhofsgebäude im Schweizerhausstil erbaut und ist damit seit Bestehen der deutschen Eisenbahn das älteste in Betrieb befindliche.
Anläßlich des 150jährigen Streckenjubiläums der ersten deutschen Ferneisenbahn im Jahre 1989 wurde das auf der Denkmalliste stehende Bahnhofsgebäude in seinem äußeren Erscheinungsbild wieder originalgetreu rekonstruiert. Viele Eisenbahnfreunde zollten dieser historischen Tat während der Feierlichkeiten ihre Hochachtung.
Das noch nicht ausgebaute Ober- und Dachgeschoß des Seitengebäudes von etwa 300 m² soll unter Beachtung der baukonstruktiven Möglichkeiten erneuert werden. Aufgrund der geschichtlichen Bedeutung könnten diese Räume eine eisenbahntypische Verwendung finden. Was wäre denkbar? Ein Museum der Eisenbahnfreunde, eine Modellbahnanlage mit der Nachgestaltung der Strecke, eine Gaststätte im Eisenbahnstil, ein Minikino für Eisenbahnfreunde ...?
Bevor es soweit ist, müssen die Räume saniert werden. Ziel ist es, dies bis zum 150. Bahnhofsjubiläum am 15. Mai 1992 zu schaffen. Wir rufen alle Freunde der deutschen Eisenbahn auf, ihre Baukapazitäten anzubieten und ihre Vorschläge und Vorstellungen zum Verwendungszweck der Räume an folgende Adresse zu richten:
Deutsche Reichsbahn, Reichsbahndirektion Dresden, Pressestelle, Ammonstraße 8, Dresden, 8010. Jede Zuschrift, jeder Gedanke, jeder Beitrag ist willkommen. Die Eisenbahnfreunde kommender Generationen werden uns dankbar sein.

Kuhne, Leiterin der Pressestelle Rbd Dresden

Modellbahn-Erfahrungsaustausch

Der vierte Berliner-Erfahrungsaustausch der Modelleisenbahner findet in diesem Jahr am 23. Juni 1990 ab 10 Uhr in Berlin-Lichtenberg, Funktionsgebäude der Deutschen Reichsbahn, Frankfurter Allee 212, im Kulturraum statt. Zu dieser traditionellen Veranstaltung sind alle Interessenten aus Ost und West herzlich eingeladen. Wir würden uns freuen, wenn sich vom Anfänger bis zum Experten ein möglichst breiter Teilnehmerkreis einfindet. Bitte eigene Modelle, auch erst angefangene, mitbringen. Ein Imbißangebot ist vorgesehen.
Bezirksvorstand Berlin des DMV

Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn

Zur Eröffnung der Sommersaison 1990 wird am 2. Juni speziell für Eisenbahnfreunde ein Güterzug mit mehreren Fotohalten gefahren. Dieser Zug, der teilweise in Doppeltraktion verkehrt, wird auch erstmalig von unserer Diesellokomotive D 3 (Jenbach) gezogen. Der Fotozug verläßt den Bahnhof Bezau um 10 Uhr, Rückkehr gegen 14 Uhr. Zusätzlich rollen am Nachmittag zwei Personenzüge. Am Eröffnungstag kostet eine Fahrkarte ÖS 50,– (DM 7,20, SFr 6,70); damit sind sämtliche Züge am 2. Juni benutzbar.
Markus Rabanser, BWB-Museumsbahn

P bzw. П 36 – „me" 12/89, S. 3–

Diese Lokomotive hat nichts mit Amerika zu tun! Vielmehr gehört sie zur bekanntesten sowjetischen Schnellzugbaureihe der Nachkriegszeit P 36. Selbst auf dem Rasterbild erkennt man noch „П 36". In den vom transpress VEB Verlag für Verkehrswesen herausgegebenen Büchern „Breite Spur und weite Strecken" (S. 192) sowie „Russische und sowjetische Lokomotiven" von Rakow (Titelbild und S. 241/2) ist diese interessante Lokomotive zu sehen.
J. Slezak, Wien

Spur-0-Messe in Braunschweig

Vom 24. bis zum 26. Mai 1990 von jeweils 10 bis 18 Uhr sind anläßlich der Jahreshauptversammlung der Internationalen Arbeitsgemeinschaft für Modelleisenbahnen Spur 0 e. V. die Tore des Freizeit- und Bildungszentrums der Stadt Braunschweig, Nimesstr. 2 (Bürgerpark) für eine Spur-0-Fachmesse geöffnet, zu der sich fast alle namhaften Hersteller und Händler aus der BRD angemeldet haben. Dazu kommen noch einige weitere europäische Firmen. Vertreter mit preisgünstigem Modellbahnmaterial werden ebenso dabei sein wie Hersteller kostenträchtiger Kleinserien. Auch für Selbstbauer und Anlagenbetreiber wird Interessantes zu sehen sein. Neben der Messe ist ausgiebiger Fahrbetrieb auf mehreren Regelspuranlagen und einer Schmalspuranlage vorgesehen.
Dr.-Ing. L. v. Bonin

20. Automodell-Tauschmarkt in Leipzig

Die Interessengemeinschaft „Zur Geschichte der Automodelle" Leipzig im Kulturbund der DDR führt am 3. Juni 1990 von 8 bis 14 Uhr in der Schülergaststätte Leipzig-Lößnig, Willi-Bredel-Straße, ihren 20. Tauschmark durch. Tischreservierungen (Tischgebühr 10,– M) und eventuelle Rückfragen sind zu richten an:
Matthias Günsel, Arthur-Hoffmann-Straße 88, Leipzig, 7030
Bei Tischreservierungen ist ein frankierter Rückumschlag beizufügen.
Magü

Erstes transpress-Video

Unabhängig von der „Wende" hatte transpress bereits im Herbst 1988 beschlossen, sich neben der Buch- und Zeitschriftenproduktion dem neuen Medium Video zuzuwenden. Gleichsam als Test für eine intensive Zusammenarbeit mit der Video-Sound-Service GmbH entstand im Frühjahr 1989 der Film „150 Jahre Erste Deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden; Eisenbahnparade in Riesa". Neben einer Kurzdarstellung zur Geschichte der Strecke enthält der Videofilm einzigartige Bild- und Tonaufnahmen von der größten Eisenbahnfahrzeugschau der Nachkriegszeit, ein Ereignis, das sich nie wiederholen lassen wird.
Die Laufzeit der Farb-Videokassette beträgt 70 min, der Preis 148,– Mark.
Bestellungen können erfolgen bei
Video-Sound-Service GmbH
Internationales Handelszentrum
Friedrichstraße,
Berlin, 1086,
oder bei
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
–Vertrieb–
Französische Straße 13/14,
Berlin, 1086
Die Kassetten werden umgehend per Nachnahme zugestellt, die Versandkosten betragen 1,20 Mark.

Wir suchen Redakteure

Der „modelleisenbahner" wird ausgebaut, inhaltlich und typographisch neu gestaltet.
Wenn Sie als Journalist oder Redakteur am Thema Eisenbahn und am Modelleisenbahnwesen interessiert sind und über entsprechende Grundkenntnisse verfügen, dann finden Sie bei uns einen zukunftsträchtigen Arbeitsplatz.
Bitte wenden Sie sich **schriftlich** an den transpress-Verlag, Herrn Dr. Harald Böttcher, Französische Straße 13/14, Berlin, 1086.

Wir suchen die Besten und besolden leistungsgerecht!

Klaus Jördens, Gütersloh

Deutscher Eisenbahn-Verein (DEV)

Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen–Asendorf

Die bekannte meterspurige Museums-Eisenbahn befindet sich im Großraum Bremen. Das hauptsächlich von der Land- und Forstwirtschaft geprägte Gebiet wurde ursprünglich von der schmalspurigen Kleinbahn Hoya–Syke–Asendorf (HSA) und der regelspurigen Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft (HEG) erschlossen. Beide Privatbahnen fusionierten 1963 zu den Verkehrsbetrieben Grafschaft Hoya (VGH). Die neu gebildete Gesellschaft begann sofort mit dem Umbau des wichtigsten schmalspurigen Abschnitts in einen regelspurigen. Bereits 1966 konnte der durchgehende Verkehr von Syke nach Eystrup aufgenommen werden. Allerdings blieben die Zweigstrecken von Bruchhausen-Vilsen nach Asendorf und von Hoya nach Bücken als Schmalspurbahnen erhalten. Während die Stichbahn nach Bücken stillgelegt und abgetragen wurde, verblieb auf dem Asendorfer Ast bis 1971 noch ein bescheidener Güterverkehr. Und diese 7,8 km lange Schmalspurstrecke der ehemaligen HSA betreibt der DEV heute als seine Museums-Eisenbahn.

Der Deutsche Eisenbahn-Verein e.V. entstand in einer Zeit, als in der Bundesrepublik Deutschland schon über 1 000 km Schmalspurstrecken stillgelegt waren und die wenigen noch verbliebenen Bahnen abgebaut werden sollten.

Bevor schließlich am 2. Juli 1966 der erste Museumsbahnzug von Bruchhausen-Vilsen nach Heiligenberg dampfte, waren zwei Jahre verzweifelter Suche nach einer geeigneten Strecke verstrichen. So zerschlugen sich die Hoffnungen, die Erste Museumsbahn Deutschlands auf der Steinhuder Meer-Bahn einzurichten. Auf das Wörtchen „Erste" ist der Verein besonders stolz. War er es doch, der im deutschsprachigen Raum als erster den Museumsbahngedanken in die Tat umsetzen konnte. Museumsbahnen gab es zu diesem Zeitpunkt nur in Großbritannien, Schweden und Dänemark.

Daß die Gemeinde Bruchhausen-Vilsen heute über die Ländergrenzen hinweg bekannt ist, dürfte auch ein Verdienst des damaligen VGH-Betriebsleiters sein. Er erlaubte nicht nur die Streckenbenutzung, sondern stellte dem noch jungen Verein die Dampflokomotive BRUCHHAUSEN für die Museumsbahn bereit und übernahm die Betriebsführung. Zu diesem Zeitpunkt gehörte dem Verein gerade ein Personenwagen, der zuvor auf der DB-Strecke Mosbach–Mudau verkehrte und käuflich erworben werden mußte.

Heute, 24 Jahre nach der Betriebsaufnahme, ist aus diesen Anfängen eine feste Institution geworden. Viele Touristikunternehmen, nicht nur aus Norddeutschland, steuern den DEV an Wochenenden als lohnendes Ausflugsziel an. Längst haben die anliegenden Gemeinden den Wert „ihrer" Museums-Eisenbahn erkannt. Sie waren es auch, die die Strecke nach deren Stillegung 1971 kauften und dem DEV überließen. Heute ist der DEV selbst für die Streckenunterhaltung und den Betrieb verantwortlich. Im Laufe der Zeit haben zahlreiche Lokomotiven und Wagen stillgelegter Schmalspurbahnen in Bruchhausen-Vilsen eine neue Heimat erhalten. Jüngeren Eisenbahnfreunden sind die Namen vieler dieser Schmalspurbahnen nur aus der Literatur bekannt. Das Fahrzeugverzeichnis gibt hierüber erschöpfende Auskunft.

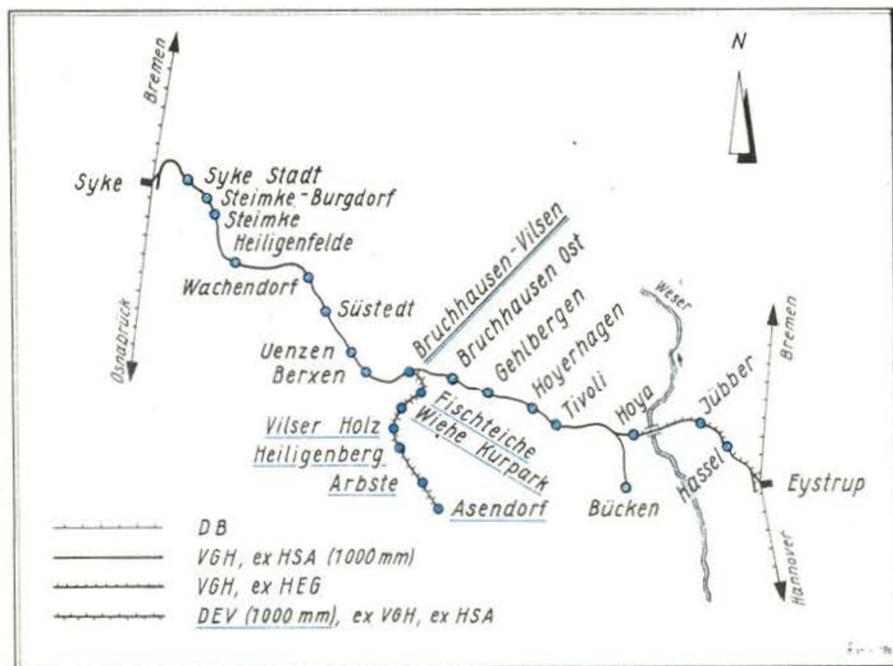
Einige Worte sollen aber noch über jene Fahrzeuge folgen, die aus der DDR erworben wurden. Bereits 1971 konnte die später vom DEV als SPREEWALD, ex 99 5631, bezeichnete Lokomotive gekauft werden. Sie ist sowohl eine vom Personal als auch von den Besuchern geschätzte Maschine, aber zur Zeit wegen dringender Instandsetzungsarbeiten abgestellt. Ebenfalls 1971 gelangte der heutige und 1897 gebaute Personenwagen DEV 10, ex DR 908-001, nach Bruchhausen-Vilsen. Auch er war bei der Spreewaldbahn beheimatet und trug hier die Nr. 102.

Mit einem ganzen Dampfzug sind heute die ehemaligen Franzburger Kreisbahnen (FKB) beim DEV vertreten. Neben der Dampflokomotive FRANZBURG, ex 99 5605, sind es noch folgende Wagen: Ci 11, FKB 7, DR 901-312, Baujahr 1895; BCPwi 31, FKB 3, DR 908-002, Baujahr 1894; X 133, FKB 257, DR 99-32-43, Baujahr 1894; Gi 137, FKB 54, DR 99-39-02, Baujahr 1906.

Selbst der einstige FKB-Triebwagen T 2 (DR 187 101-1) trägt heute die Initialen des DEV. Als T 42 verkehrt er seit 1975 auf der Museums-Eisenbahn.

Das A und O für die Pflege aller Fahrzeuge sind ausreichende Unterstellmöglichkeiten. Schon 1971 konnte eine Halle bezogen werden, die 1986 um ein Vielfaches vergrößert wurde. Aber auch die Bahnhofsanlagen in Bruchhausen-Vilsen, Heiligenberg und Asendorf entsprechen heute den betrieblichen Erfordernissen.

Der DEV hat über 1 000 Mitglieder. Aus ihnen rekrutieren sich jene Eisenbahnfreunde, die in ihrer Freizeit den Fahrbetrieb unentgeltlich durchführen und Fahrzeuge unterhalten. Zur Zeit werden etwa 60 000 Beförderungsfälle im Jahr gezählt.



Einige aktuelle Tips

Jede Zugfahrt dauert gut eineinhalb Stunden und kostet pro Person 7,60 DM. Für das Besichtigen der in Bruchhausen-Vilsen ausgestellten Fahrzeuge sollte man mindestens eine Stunde einplanen. Auch im Bahnhof Heiligenberg stehen einige interessante Güterwagen.

Die Fahrtermine für 1990 veröffentlichte „me" im Heft 4/90 auf S. 2.

Tabelle: Fahrzeugverzeichnis der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands

Dampflokomotiven

Name	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	LüP (m)	Dienstm. (t)	Bauart	Bemerkungen
BRUCHHAUSEN	Hanomag	3344	1899	7,1	23,5	Cn2t	1966 ex HSA (VGH) 33, Denkmal in Bruchhausen-Vilsen
HOYA	Hanomag	3341	1899	7,1	23,5	Cn2t	1968 ex HSA (VGH) 31
SPREEWALD	Jung	2519	1917	7,0	22,0	1'Cn2t	1971 ex DR 99 5633, 1954 ex 99 5631 1949 ex 09-27, 1944 ex LKB 23
HERMANN	Hohenzollern	2798	1911	6,2	23,3	Cn2t	1967 ex Altena (KAE) 15
FRANZBURG	Vulcan	1363 (Kessel-Nr.)	1894	5,8	12,0	Bn2t	1979 ex Minidom (Spielplatz), 1973 ex DR 99 5605, 1949 ex PLB 122N2206, 1940 ex FKB 4'
PLETTENBERG	Henschel	20822	1927	6,2	22,7	Bh2t	1968 ex Plettenberg 3 (II)

Diesellokomotiven

Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	LüP (m)	Dienstm. (t)	Leistung (PS)	Bauart	Bemerkungen
1	Krupp	2446	1941	6,8	17	114	B-df	1978 ex Hafen Rendsburg 2 (1 435 mm), 1957 ex RK 11
2	Deutz	36708	1940	4,3	5	25	B-dm	1969 ex Inselbahn Spiekeroog, 1949 ex Wangerooge (Wehrmacht)
3	Deutz	55735	1954	6,1	16	120	B-df	1980 ex VGH V 122, 1966 ex Euskirchen V 21
4	Henschel	25955	1942	6,5	16	80	B-de	1988 ex Inselb. Borkum EMDEN

Triebwagen

Nr.	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	LüP (m)	Dienstm. (t)	Leistung (PS)	Sitzpl.	Bauart	Bemerkungen
T 41	Wismar	20202	1932	10	5,8	2 × 45	32	A 1	1966 ex StMB T 41 (Sk 1)
T 42	Dessau	3214	1939	13	13,4	100	50	(1 A)'(A 1)'	1974 ex DR 187101-1 (VT 137 532), 1949 ex PLB 1124, 1940 ex FKB T 2
T 43	AEG/LHL		1925	13,9	20	105	40	B'2'	1981 ex IHS, 1971 ex Sylt T 23, 1957 ex RK 1
T 44	Talbot	94429	1949	14,5	14,8	135	48	(1 A)'(A 1)'	1982 ex Juist T 2, 1959 ex Euskirchen T 1 (II)
T 46	Oberlikon	1144	1931	6	10,2	50	12	Bo	1979 Kraftwerk Oberhasli T 3

Personenwagen

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	LüP (m)	Masse (t)	Sitzpl.	Bemerkungen
1	C4	Uerdingen	1899	8,75		40	1986 ex Gartenlaube, ex HSA 557
3	C4	Killing	1901	10,0	9	30	1966 ex Altena (KAE)3
4	C4i	Esslingen	1935	12,7	11,7	52	1974 ex Wangerooge 112, 1963 ex Nagold 5
5	C4	Hawa	1898	12	9,6	48	1965 ex Aurich 591, 1963 ex Emden 591, 1957 ex Wunstorf (StMB) 5
6	Bi	Gotha	1900	8,7	6,5	32	1969 ex Sylt 101, 1957 ex Rendsburg 6
7	BC4i			13,8	10	38	1970 ex Aurich 577
8	(C)	Killing	1929	7,2	7,2	18	1976 ex Privat, ex Spielplatz, 1967 ex Altena (KAE) 32
9	Ci	v. d. Zypen	1893	8,0	5,7	28	1969 ex Stern & Hafferl (Österreich) 26203, 1940 ex Ruhpolding 9, 1927 ex Orschw.-Ettenheimmünster
10	C	Hofmann	1897	8,9	6,5	34	1971 ex DR 908-001, 1949 ex Spreewaldb. 102
11	Ci	Görlitz	1895	8,8	6	20	1973 ex DR 901-312, 1949 ex PLB 432, 1940 ex FKB 7
12	C4i	Herbrand	1890	11,5	10,3	48	1968 ex DGEG u. OEG (Mannheim) 112 (II), 1949 Umbau Fuchs
14	Ci	Görlitz	1904	8,4	6,8	30	1965 ex Mosbach 0141, 1931 ex NMM 9
15	WR4i	Neuhausen	1911	15,4	17,5	48	1978 DEV-Umbau zum Buffetwagen, 1977 ex RhB (Schweiz) 2207
18	C4i	Gotha	1906	11,5	10	48	1970 Juist 18, 1939 ex Karlsruhe
21	C4	Esslingen	1937	13,36	11,7	48	u. a. ex Ravensburg-Weingarten 22
22	C	Stilkenbohm	1926	10	8,6	24	1970 ex Juist 22
23	C	Stilkenbohm	1926	10	8,6	24	1970 ex Juist 23

Gepäckwagen

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	LüP (m)	Masse (t)	Sitzpl.	Bemerkungen
31	BCPwi	Görlitz	1894	8,8	6,3	14	1979 ex Spielplatz, 1973 ex DR 908-002, 1949 ex PLB 532, 1940 ex FKB 3
51	Pw	Weyer	1900	7,4	6,4	–	1966 ex Herford 32
52	Pw Post	Hawa	1927	8,9	8,8	–	1968 ex Wunstorf (StMB) 543, ex 44
53	Pwi	Lindner	1909	8,5	7,5	–	1968 ex Mannheim (OEG) 260 (II), 1948 ex 141 (II)
54	Pw Post 4		(1909)	10,9	9,2	–	1969 ex HSA 596, 1953 ex 24

Güterwagen (Auswahl)

Nr.	Gattung	Hersteller	Baujahr	LüP (m)	Masse (t)	Bemerkungen
111	X	Uerdingen	1934	6,8	4	1981 ex Spiekeroog 35, 1962 ex Altena (KAE) 805
112	O	Uerdingen	1937	6,5	4,4	1981 ex Spiekeroog 33, 1964 ex Altena (KAE) 555
113	O	Weyer	1900	6,9	3,6	1966 ex Herford 113
132	S	Weyer	1897	4,5	3,2	1969 ex Wunstorf (StMB) 1645, ex 281
133	X	Görlitz	1894	6,9	3,3	1973 ex DR 99-32-43, 1953 ex O-Wagen, 1949 ex PLB 1853, 1940 ex FKB 257
134	X			7,1	6,9	1978 ex Brohl 122 (G-Wagen)
135	G			7,1	6,9	1978 ex Brohl 127
136	GG	Hawa	1906	10,6	8,2	1971 ex Wunstorf (StMB) 1583, ex Salzwedel
137	Gc	Beuchelt	1906	7,2	4,2	1973 ex DR 99-39-02, 1949 ex PLB 908, 1940 ex FKB 54
138	G	Uerdingen	1934	7,5	5,3	1966 ex Altena (KAE) 380
140	O	Herbrand	1900	6,7	5,2	1977 ex OEG 1011
141	O	Herbrand	1903	6,7	5,3	1977 ex OEG 1026
142	O	Herbrand	1900	6,7	5,2	1977 ex OEG 1014
143	O	Herbrand	1902	6,7	5,7	1978 ex Brohl 260
144	G	Herbrand	1902	7,2	6,5	1978 ex Brohl 119
145	GG	Uerdingen	1909	11	8,9	1978 ex Schrotthändler Altena, 1961 ex Fa. Mayweg (Privatwagen KAE Nr. 1303)
146	GG	Beuchelt	1913	11,5	8,9	1980 ex Spielplatz, 1973 ex DR 99-39-01, 1949 ex PLB 1560, 1940 ex FKB 551
147	OO	Esslingen	1892	10,0	6,5	1988 ex Wangerooge, ex Nagold-Altensteig
152	ZZ	Koppel	1904	8,4	12,0	1981 ex Spiekeroog 32 P, 1960 ex Emden EP 6 1693, 1954 ex 5
161	G	Dolberg	1900	5,1	3,9	1966 ex Herford 49
162	GG – Umbau durch HSA		(1900)	8,6	9,2	1971 ex HSA-Zwischenwagen

mosaik

1



2



3



4



5



1 Immer wieder viel Interesse ruft die Lokomotive FRANZBURG hervor. Auch der letzte Wagen dieses Zuges ist ein echtes Fahrzeug der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen.

2 Ein Stück Eisenbahngeschichte mitgeschrieben hat ebenfalls der frühere T 2 der Franzburger Kreisbahnen, hier im August 1988 bei Heiligenberg.

3 Die „Museumsschweineschnauze" stammt von der Steinhuder-Meer-Bahn, hier im Bahnhof Asendorf am 19. August 1989.

4 Erhalten blieb dank der Initiative des DEV auch die Trambahnlokomotive PLETTENBERG der gleichnamigen und längst stillgelegten Schmalspurbahn. Derzeit wird dieses Fahrzeug aufgearbeitet. Der rekonstruierte Kessel präsentierte sich am 9. September 1988 in dieser Form vor der Werkstatt in Bruchhausen-Vilsen.

5 Im Bahnhof Heiligenberg entstand am 19. August 1989 das Foto von der V 4 EMDEN.

Fotos: K. Jördens, Gütersloh (1), W. Bäumer, Stuttgart (2 bis 5)

1



2



3



4



1 TU 47.0009 vor dem Güterzug Kamenice – Jindřichův Hradec kurz vor Einfahrt in das Vierschienengleis 1984. Inzwischen ist diese Trasse völlig erneuert worden. Das Vierschienengleis wurde in diesem Zusammenhang durch ein Dreischienengleis ersetzt.

2 So präsentierte sich 1984 die Spurwechselanlage in Jindřichův Hradec.

3 Rangierarbeiten 1984 in Kamenice nad Lipou – TU 47.0009

4 Die TU 47.0020 hat Obrataň erreicht. Die Personenzüge fahren vielfach nur mit einem Reisezugwagen – der reicht aus (1984). Ältere Reisezugwagen werden für museale Zwecke in Jindřichův Hradec aufbewahrt.

Klaus Kieper (DMV), Ahrensfelde (b. Berlin)

Schmalspurig durch das böhmische Hochland

Jindřichův Hradec – gelegen zwischen Tábor und Česky Budějovice – ist Ausgangspunkt einer Schmalspurbahn, die nördlich nach Obratan an der Strecke Tábor-Jihlava und südlich nach Nová Bystřice an der tschechisch-österreichischen Grenze führt. Sie erschließt das landschaftlich reizvolle böhmische Hochland. Wälder, Wiesen und sanfte Berge kennzeichnen den Landstrich. Speziell auf dem südlichen Abschnitt befinden sich weiträumige, tiefe Fichtenwälder. Dort liegt auch der höchste Punkt der Strecke bei Senotin mit 670 m über NN. Er ist so markant, daß man glaubt, hier hätten die Streckenarbeiter versehentlich einen großen Knick in die Gleise gelegt ...
Diese Schmalspurbahn ist trotz des Diesellokbetriebs so interessant, daß dem Eisenbahnfreund ein Besuch nur wärmstens empfohlen werden kann.

Aus der Geschichte
Die erste 32,9 km lange Strecke wurde am 1. Januar 1897 eröffnet und führt von Jindřichův Hradec nach Nová Bystřice. Am 24. Dezember 1906 konnte die 46 km von Jindřichův entfernte Schmalspurbahn nach Obrataň in Betrieb genommen werden. Erbauer waren italienische Arbeiter. Ursprünglich plante man, das Streckennetz über Nová Bystřice hinaus um zwei Bahnhöfe bis Litschan (Österreich) zu verlängern. Dann wäre sogar ein Anschluß an die österreichische Waldviertelbahn zustande gekommen. Daraus wurde ebenso nichts wie während der deutschen Besetzung im zweiten Weltkrieg, als dieses Projekt nochmals aufgegriffen wurde.

Gegenwärtiges
Heute besteht nur noch auf der Nordstrecke ganzjährig täglich Reiseverkehr. Es verkehren fünf durchgehende Zugpaare, ein Zugpaar von Obrataň nach Kamenice n. L. und drei weitere Zugpaare von Kamenice n. L. nach Jindřichův Hradec. Auf der Südstrecke sieht der Fahrplan im Sommer drei Zugpaare vor, um insbesondere einen Campingplatz bei Albeř zu erschließen. Im Herbst und Winter gibt es nur samstags und sonntags zwei Zugpaare als Gmp. Bis auf wenige Züge des Berufsverkehrs bestehen alle planmäßigen Züge aus der Lok und einem modernen vierachsigen Reisezugwagen der Gattung Bal m/u (Baujahr 1966, ČKD Praha). Die zulässige Zugmasse beträgt 37 t. Es können daher maximal drei Reisezugwagen angekuppelt werden. Von den bis 1938 beschafften 20 zweiachsigen Reisezugwagen sind nur noch einige Exemplare vorhanden, die heute dem Technischen Nationalmuseum gehören und teilweise in Jindřichův Hradec restauriert wurden. Der Güterverkehr findet heute ausschließlich mit zweiachsigen Rollböcken statt. Damit entfallen jegliche Umladearbeiten. Von den bis 1945 vorhanden gewesenen rund 150 Rollböcken mit 1 000-mm-Achsstand existieren nur noch wenige. Den Hauptteil machen die 1958/59 von der Waggonfabrik Česka Lipa gelieferten 120 Fahrzeuge mit 1 200-mm-Achsstand aus. Umsetzanlagen bestehen in Obrataň und Jindřichův Hradec. Hauptabnehmer der Wagenladungen sind die Betriebe in Kamenice n. L. mit etwa 80 % aller Transportleistungen, dann folgen in großem Abstand Nova Včelnice, Jitka, Střižovice und Nová Bystřice. Während 1981 je sieben Bedarfsgüterzüge in Obrataň und Jindřichův Hradec gebildet wurden, beschränkt sich der Güterverkehr jetzt immer mehr auf Jindřichův Hradec

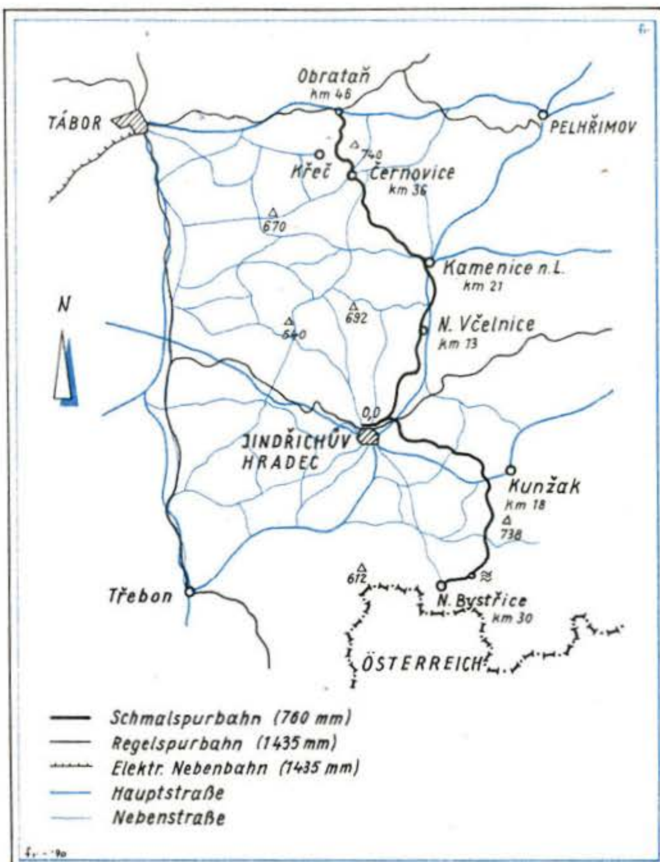
5 Güterzug, gezogen von der ČSD-Lokomotive TU 47.0021, auf der Strecke Jindřichův Hradec–Nová Bistřice bei Kaproun im Jahre 1984
6 Sechs Jahre liegen sie zurück: die Restaurierungsarbeiten an einem historischen Reisezugwagen in Jindřichův Hradec
Fotos: Verfasser

5



6





als Ausgangspunkt. Die Hauptwerkstatt und die zentrale Leitung befinden sich in Jindřichův Hradec.

Über die Bahnanlagen

Kreuzungsbahnhöfe und Zugmeldestellen sind Křeč, Chválkov, Kamenice n. L., Nová Včelnice an der Nordstrecke und Lovetin sowie Blažejov, Střižovice und Kunžak an der Südstrecke. Auf diesen Stationen kann man kurzzeitig den Zug verlassen.
Der ursprüngliche Oberbau aus 9 m langen Schienen mit 13 Schwellen (größtenteils allerdings noch kürzere Schienenlängen) wird seit Jahren kontinuierlich erneuert und durch 25 m lange, starke Schienen der Regelspur mit 30 Schwellen ersetzt. Insgesamt müssen auf beiden Strecken über 3 000 Schienen ersetzt werden! Für die Rekonstruktion ist die zuständige Bahnmeisterei beauftragt worden, und die Arbeiten erstreckten sich dementsprechend über Jahre. Alle Gleise liegen in Schotter. Die Trasse ist sehr krümmungsreich und weist viele Neigungen auf. Die größte Neigung mit 23 ‰ befindet sich zwischen Nová Včelnice und Kamenice n. L. Die maximale Reisegeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Sämtliche Zugmassen sind streckenabhängig und betragen 95 t zwischen Nová Včelnice und Kamenice n. L., auf anderen Streckenabschnitten liegen sie höher (max. 230 t). Die Diesellokomotiven mit ihren fast 30 Jahren sind allerdings leistungsmäßig für die maximalen Zuglasten nicht ausreichend, so daß sie die zulässige V_{max} dann kaum erreichen.
Ein interessanter Streckenabschnitt befindet sich zwischen Jindřichův Hradec Und Dolny Skrychov, etwa im km 2,5. Hier liegt das Schmalspurgleis in der Mitte des Regelspurgleises einer elektrifizierten Strecke. Bei km 2,0 zweigt die Strecke nach Obrataň ab (Schmalspurweite im Regelspurgleis), und bei km 2,5 schwenkt das Schmalspurgleis nach Nová Bystřice aus. Beide Abzweigungen sind durch Signale und Sicherungsweichen sowie eigene Blockstellwerke abgesichert. Bei der Rekonstruktion der Schmalspurstrecke ist das Vierschienengleis vor einiger Zeit durch ein Dreischienengleis ersetzt worden.
Eine betriebstechnische Besonderheit bildet die Bedienung des Industrieanschlusses Jitko n. p. (n. p. entspricht VEB) an der Strecke nach Nová Bystřice. Vier Übergabefahrten sind laut Fahrplan bei Bedarf vorgesehen, jedoch verkehren sie meist nur tagsüber gegen 8 und 14 Uhr. Die entsprechende Rangierabteilung fährt normal von Jindřichův Hradec bis über die Weiche am km 4,7. Dann wird sie etwa 300 m bis in den Betrieb geschoben. Da auch im Betrieb keine Umsetzmöglichkeit besteht, werden die abgeholten Waggons wieder bis über die Weiche beim km 4,7 gezogen und dann bis Jindřichův Hradec geschoben. Der Rangierleiter hat dabei vorn in seinem Bremswagen mit der Signalfahne die Strecke frei zu melden. Dieses in der Betriebsvorschrift extra ausgewiesene Reglement wird als „Schleppbahn" bezeichnet.

Zum Fahrzeugpark

Den gesamten Zugverkehr übernehmen Diesellokomotiven der Baureihe TU 47. Von den ersten Serien (Baujahr 1954/55) sind nur noch die TU 47.0005 und TU 47.0006 vorhanden. Von der zweiten Serie, Baujahr 1958, äußerlich durch größere Kühlerjalousien erkennbar, wurden die TU 47.0007, TU 47.0008, TU 47.0009, TU 47.0011, TU 47.0012, TU 47.0015 und TU 47.0018 bis TU 47.0021 in Jindřichův Hradec beheimatet. Die TU 47.0010 ist ausgemustert worden, und die TU 47.0013, TU 47.0014, TU 47.0016 sowie TU 47.0017 befinden sich in Osoblaha. Viele der in Jindřichův Hradec stationierten Lokomotiven waren zuvor auf den stillgelegten Strecken Frýdlant–Heřmanice (750-mm-Spur) und Ružomberok–Korytnice Kupele in Betrieb. Die dieselelektrischen Lokomotiven der Baureihe TU 47 (Hersteller ČKD Praha, Bo'Bo', LüP 12 690 mm, Breite 2 422 mm, Höhe 3 325 mm, Motor-Typ 12 V 170 DR mit 257,4 kW Leistungsabgabe bei 1 250 U/min, weitere Details siehe ⟨1⟩ bis ⟨3⟩) wurden auch in die UdSSR als Baureihe TU 3 geliefert. Auf der Lokomotive ist ein Zugführerabteil untergebracht, erkennbar an der Doppeltür und dem danebenliegenden Fenster. Die Reisezugwagen haben jeweils eine eigene Benzinheizung.
Von den ehemals eingesetzten Dampflokomotiven (siehe Tabelle) steht die U 47.001 als Denkmal auf dem Gelände des Technischen Nationalmuseums in Prag (NTM Praha). Weitere Denkmallokomotiven kann man Prešov (U 47.002) und Ružomberok (U 37.006) besichtigen. Da einige Schmalspurbahnen vom 11. Dezember 1938 bis Mai 1945 zur DR gehörten, erhielten die Lokomotiven auch DR-Nummern. Einige Maschinen wurden in dieser Zeit auf andere Strekken umgesetzt bzw. kamen nach Jindřichův Hradec.
Schon Ende der 30er Jahre verkehrten hier Schmalspurtriebwagen, sowohl ein zweiachsiger (M 11.007) und zwei vierachsige (M 21.004 und M 21.008). Der Wagenkasten eines weiteren M 21 steht an der Blockstelle Dolny Skrychov.
Diesellokomotiven und Reisezugwagen werden per Druckluft gebremst. Da die Rollböcke keine Bremsen haben, machen sich zusätzliche Bremswagen erforderlich. Sie dienen gleichzeitig als Zwischenwagen zum Kuppeln der Regelspurwagen und bieten dem Zugführer ein ofenbeheizbares Abteil. Zwei dieser Zwischen- oder Bremswagen befinden sich jeweils am Anfang und Ende des Güterzuges. Die Druckluft wird dann über die Leitung der Regelspurwagen weitergeleitet!

Tabelle Übersicht über die eingesetzten Lokomotiven

Betriebs-Nr.	ČSD-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
Strecke Jindřichův Hradec–Nová Bystřice (Neuhaus–Neubistritz)						
U 1	U 37.001	C1'n2t	Krali	1897	3638	1938: MÁV 395.101
U 2	–	C1'n2t	Krali	1897	3639	1918 zur Steinbeisbahn
U 3	–	C1'n2t	Krali	1897	3640	1918 zur Steinbeisbahn
1938–1945						
K 14[1]	U 37.004	C1'n2t	Krali	1898	3816	DR: 99 7843
–	U 48.001	Dn2t	SLM	1911	2207	Umbau in 1'D1'n2t, 99 1301 1943 an Forstbahn in Galzien
99.801	NÖLB-Uv1	C1'n2vt	Krali	1902	4785	1950 an ÖBB 298.205
99.802	NÖLB-Uv2	C1'n2vt	Krali	1902	4786	1950 an ÖBB 298.206
Strecke Jindřichův Hradec–Obrataň (Neuhaus–Wobratin)						
U 33	–	C1'n2t	BMF	1906	174	1918: Triest–Parenzo
U 34	U 37.005	C1'n2t	BMF	1906	175	1938: MÁV 395.102
U 41	U 37.006	C1'n2t	BMF	1908	285	1938: MÁV 395.104
–	U 25.0	Bn2t	O & K	1917	2)	von Österreich
Ersatz für U 2 und U 3 sowie U 33 nach 1918						
391[3]	U 47.001	B'Bn4vt	Hen	1906	7930	1933 an ČSD, Denkmal in Prag
392[3]	U 47.002	B'Bn4vt	Hoh	1911	2788	Denkmal in Prešov
399[3]	U 47.003	B'Bn4vt	Hoh	1911	2793	1950 nach Osoblaha
392[3]	U 47.004	B'Bn4vt	Hen	1906	7931	

Quellenangaben
(1) Skála, B.: Nejstarši motorove lokomotivy u ČSD Železničář (1984) 12, S. 184 u. 185
(2) Skála, B.: Řada T 47.0 (1. Série); Železničář (1984) 12, S. 191 u. 192
(3) Skála, B.: Řada T 47.0 (2. Série) Železničář (1984) 13, S. 207 u. 208
(4) Sešitový jizdni řád 703 pro tratě: Jindřichův Hradec – Obratan, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice; Plati od 31 Kvetna 1981 (Buchfahrplan)
(5) Bek. J.: Atlas Lokomotiv, Band 4; Nadas Praha, 1982
(6) Horn, A.: Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina, Sonderheft „Eisenbahn"; Polyer & Co., Wien, 1964
(7) Griebl/Schadow, Verzeichnis deutscher Dampflokomotiven 1923–1965, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin 1967
(8) Aufzeichnungen von Karel Just, Praha

Legende/Fußnoten (Tabelle)

Krali – Krauss-Linz; SLM Schweizerische Lokomotivfabrik Winterthur; BMF – Erste Böhmisch-Märkische Maschinenfabrik Prag, jetzt ČKD Praha; O & K – Orenstein & Koppel, Nowawes bei Potsdam, Hen – Henschel, Kassel; Hoh – Hohenzollern, Düsseldorf

[1] Třemesna vc Slesku–Osoblaha (Röwersdorf–Hotzenplotz)
[2] Fabrik-Nr. zwischen 7579 und 7588
[3] Nummern der Altserbischen Schmalspurbahnen

Neuer Waggon in Serie

Der erste Spezialgüterwagen eines neuentwickelten Flachwagentyps ist serienreif. Er ist mit über 23 m das längste Schienenfahrzeug, das bisher in Niesky hergestellt wurde und ist für den Transport überlanger Güter wie Rohre oder Holz konzipiert. Die Schweizer Firma Railship hat bereits 100 dieser Wagen bestellt. 112 verschiedene Spezialgüterwagentypen aus Niesky rollen heute auf den Schienensträngen von vier Kontinenten und künden von der Qualitätsarbeit der rund 1 900 Beschäftigten dieses Betriebes.
me

Singapurs Nabelschnur altersschwach

Der Inselstaat Singapur ist mit dem Festland von Malaysia mit dem sogenannten Causeway, einer Nabelschnur gleich, verbunden. Es handelt sich um einen reichlich einen km langen und 23,5 m breiten Granitsteindamm, über den eine Eisenbahnlinie, eine Straße und zahlreiche Versorgungsleitungen führen. Täglich passieren rund 25 Eisenbahnzüge in beiden Richtungen und Hunderte Lastwagen mit allen möglichen wichtigen Versorgungsgütern den Damm. Das gesamte Frischwasser für die 2,6 Millionen Einwohner muß mit Hilfe der Causeway-Pipeline importiert werden. Gegenwärtig gibt es umfangreiche Bauarbeiten am 65 Jahre alten Steindamm, um die Durchlaßfähigkeit der ökonomisch wichtigen Trasse zu erhöhen. Trotzdem bleibt sie ein Nadelöhr. Deshalb denkt man auch an künftige Objekte. Schon bevor der damalige britische Gouverneur von Singapur, Sir Laurence Guillemard, im Juni 1924 den Verkehr auf dem Causeway nach fünfjähriger Bauzeit freigab, war auch über die Errichtung einer Brücke beraten worden. Sie ist jetzt wieder als unumgängliche zweite Landverbindung trotz enormer Kosten im Gespräch.
me

Metro auch für Łodz

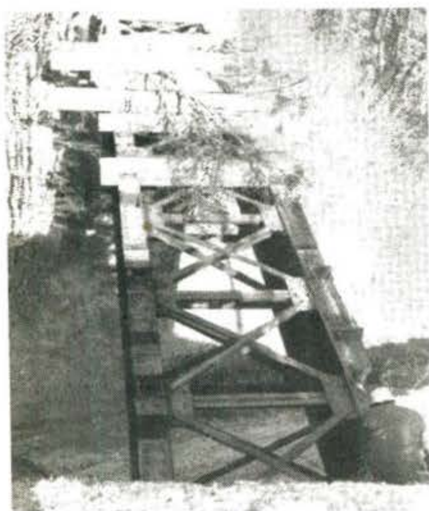
Als dritte Stadt Polens soll die Industriemetropole Łodz eine Metro erhalten. Nach Warschau, wo die Bauarbeiten in vollem Gange sind und die Inbetriebnahme der ersten Linie für 1991 vorgesehen ist, und Krakow, wo die Vorbereitungsarbeiten auf Hochtouren laufen, hat in Łodz die Phase der konkreten Projektierung begonnen. Der Bau einer Metro ist auch hier unumgänglich, um die täglichen Verkehrsströme aus den Neubauregionen zum Stadtzentrum besser bewältigen zu können.
1995 soll die erste 23 km lange Linie in Angriff genommen werden. Nach ihrer Fertigstellung wird die Metro 40 Prozent des gegenwärtigen Bahnverkehrs übernehmen. Die Bedingungen für den Bau, so wird in der Studie unterstrichen, seien günstiger als in Warschau. Der größte Teil der Strecke kann im kostengünstigen Tagebauverfahren errichtet werden.
me



Bei diesem Kuriosum handelt es sich um eine Werklok im Braunkohlenwerk „Oberlausitz" Hagenwerder: 900-mm-Spurweite, ferngesteuert, um Wagen durch die betriebseigene Abschmierstation zu drücken. Sie entstand durch Umbau einer Werklok, Gattung AL, Bn2t, 1927, Nr. 11 735 von A. Borsig – Lokomotivwerke – für die Werschen-Weißenfelser Braunkohlenwerke Halle.
Foto: W. Rettig, Görlitz

Durch 30 Länder nach Rotterdam

Der direkte Zugverkehr zwischen Lianyun in Ostchina und Rotterdam soll noch in diesem Jahr möglich werden. Der rund 10 000 km lange Schienenweg durchquert 30 Länder und Regionen. Nur 30 km Gleise müssen noch in China verlegt werden, ehe das Abfahrsignal erteilt werden kann.
me



Nach 44 Jahren Ruhe in den Schrott

Das letzte größere Kunstbauwerk der früheren Demminer Kleinbahnen West auf dem ehemaligen Streckenteil Metschow–Bredenfelde (bei Stavenhagen) – 1945 stillgelegt und abgebaut – war eine Brücke, die einen Feldweg überquerte. Sie wurde erst Anfang vergangenen Jahres abgebaut und „Max" als Schrott zugeführt.
Foto: B. Epler, Neubrandenburg

Neues aus Perleberg

Auch im vergangenen Jahr wurden in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge Schmalspurwagen modernisiert. Zahlreiche Fahrzeuge erhielten Druckluftbremsen. Das ausschließlich auf die Harzbahnwagen konzentrierte Modernisierungsprogramm der letzten Jahre berücksichtigte außerdem die zuletzt mit Saugluftbremsen eingesetzten Reisezugwagen 900-519 bis 900-523 der Selketalbahn. Damit gibt es im Harz bis auf die Traditionswagen keine saugluftgebremsten Wagen mehr. Der Bremsumbau für die Oldtimer ist in diesem Jahr vorgesehen. Für einen neuen Verwendungszweck aufgebaut wurden die in der Tabelle zusammengefaßten Fahrzeuge.
Im Januar 1990 lief der Umbau des in Freital-Hainsberg beheimateten Wagenparks von Saug- auf Druckluftbremse an. Monatlich wird ein Wagen modernisiert, jetzt auch mit neuen Stahldächern und der Sitzanordnung 2 + 2. Hinzu kommen pro Monat zwei bereits modernisierte Wagenkästen mit altem Dach. Sie erhalten nur die KE-Bremse. Das Bremsgestänge im Drehgestell bleibt vorerst unverändert und soll später erneuert werden. Das Programm beinhaltet sowohl Sitz-, als auch Gepäckwagen.
MZ

Im Jahre 1989 umgebaute Schmalspurwagen

ausgeliefert	Wagenkennzeichnung alt		neu	
4/1989	Gw	99-02-03	KDaai	905-150
5/1989	Gw	99-02-06	KDaai	905-154
5/1989	Gw	99-02-08	KDaai	905-156
6/1989	Gw	99-02-07	KDaai	905-155
6/1989	Gw	99-02-22	KDaai	905-158
7/1989	Gw	99-02-12	KDaai	905-157
8/1989	Gw	99-02-28	KDaai	905-151'' 1)
9/1989	Gw	99-02-31	KDaai	905-152'' 1)
10/1989	Gw	99-02-26	KDaai	905-153'' 1)
10/1989	Pwg 4	99-07-04		909-104 2)
11/1989	OO	99-03-89	KDi	904-161
12/1989	OO	99-03-87	KDi	904-162

1) Wagen 905-151'–905-153' wegen schlechten Zustands ausgemustert 2) Kennzeichnung Pwg 4 99-07-04 bis zuletzt angeschrieben. Wagen hieß buchmäßig aber KD 904-158 und erhielt im Rahmen des Umbaus einen Befehlsführerstand ähnlich den Regelspurhilfszugwagen. Der alte Hilfszugwagen 99-01-84 wird später als 904-158'' aufgebaut.

Transit zwischen Mukran und Klaipeda

Im vergangenen Jahr beförderten die drei sowjetischen und die zwei DDR-Fähren auf der Fährverbindung Mukran–Klaipeda 3,1 Millionen Tonnen Güter in 113 000 Waggons. Seit dem 1. Januar 1990 ist diese Eisenbahnfährverbindung auch für den internationalen Transitverkehr zugelassen.
me



Seid gegrüßt, Ihr Modellbahn-Fans!
Eine große Einleitung kann ich mir heute ersparen. Im Februarheft habe ich schon auf den zweiten Teil der Gleisplan-Serie „Wie Züge länger auf der Strecke bleiben" hingewiesen. Ihr erwartet die Fortsetzung sicherlich mit Spannung, weil jetzt die etwas anspruchsvolleren Varianten vorgestellt werden.
Außerdem wird es höchste Zeit, daß wieder ein echter Junior auf unserer Seite zu Wort kommt. Diesmal ist es Martin Günther aus Nordhausen.
Wenn Ihr es gelesen habt, werdet Ihr schmunzeln und zu Euch selbst sagen: So einfach, hätte ich auch drauf kommen können. Aber denken reicht nicht! Handeln! Schickt gleich heute Eure Idee, damit alle Junioren davon lernen können.
Etwas komplizierter und kostenspieliger ist allerdings der Umbau-Tip von Uwe Kemmler aus Zwickau, der den Wagenpark Eurer TT-Anlage bereichern kann. Und für alle meine Freunde, die tiefer in die Fachwelt der Eisenbahn eindringen wollen, wird diesmal wieder ein Begriff für die Sammelmappe Eisenbahn-Lexikon erläutert.

Das meint mit den besten Grüßen für erholsame Maiferien

Euer Willy

Wichtiger Termin

Im Heft 4/90 haben wir den Aufruf der Jugendkommission des Präsidiums zur Teilnahme am Hobby-Treff der Modelleisenbahn-Junioren veröffentlicht. Wir möchten an dieser Stelle daran erinnern, daß der Meldeschluß am 31. Mai 1990 ist. Dieser Hobby-Treff vom 14. bis 16. Oktober 1990 in Zwickau steht allen Schülern zwischen 12 und 16 Jahren offen und dient dem Austausch von Erfahrungen in der Hobby-Arbeit. Mit Diskutier- und Bastelstunden sowie Exkursionen und Besichtigungen wollen wir erlebnisreiche Tage verbringen. Der Teilnahmebetrag beträgt für Schülermitglieder des DMV 15,– M und für Nichtmitglieder 20,– M. Kontaktadresse: Dieter Weide, Georg-Schumann-Straße 261, Leipzig, 7022. Von dort erhaltet Ihr die Teilnahmebestätigung, das Programm und weitere organisatorische Hinweise.

Blumenreifen für die TT-Modellbahn

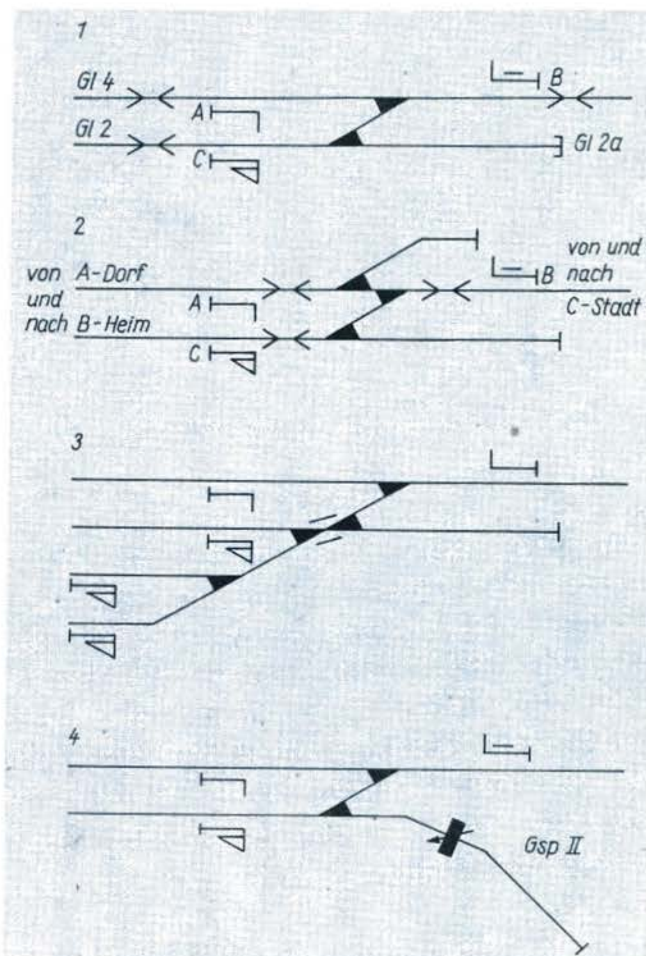
Sicher verzichten viele Modelleisenbahner nicht gerne auf Details im Modellgarten. Dazu gehören m. E. auch Blumenreifen. Dies ist sehr einfach. In einem Haushaltwarengeschäft oder im Heimwerkerladen kaufte ich mir Dichtungsringe für Wasserhähne mit einem Innendurchmesser von 5 mm. Ihre Fachbezeichnung lautet: Nullringe für Außenventile. Weiterhin brauchte ich buntes Streumehl und Zeichenkarton. Aus dem Zeichenkarton schnitt ich ein passendes Stück, das ich unter den Ring klebte. Dazu habe ich Mökopur benutzt. Nach der ersten Trocknung klebte ich das Streumehl vorsichtig in den Ring. Schon ist der Blumenreifen fertig.

Martin Günther, Nordhausen

Stichwort: Flankenschutz

Die Sicherheit des Eisenbahn-Zugbetriebs ist oberstes Gebot. Gefährdungen im Zugbetrieb bestehen durch Flankenfahrten. Davon spricht man, wenn ein Zug (auch Rangierabteilung/Rabt) einem anderen Zug oder einer Rabt in die Seite (Flanke) gefahren ist. Durch bauliche, sicherungstechnische und organisatorische Maßnahmen ist zu sichern, daß eine zugelassene Zugfahrt nicht durch andere Zug- und Rangierfahrten (Flankenfahrten) gefährdet wird. Diese Maßnahmen bezeichnet man global als Flankenschutz. Die betrieblichen Regelungen und Vorschriften können an dieser Stelle nicht umfassend erläutert werden.
Die gebräuchlichste Flankenschutzeinrichtung ist die Schutzweiche. Ihre Wirkungsweiche verdeutlicht die Abb. 1. Bei Zugfahrten über das Gleis 4 und die beiden Signale A und B werden die Zugfahrten in beiden Richtungen durch die Stellung der Weiche 2 in + (gerade) vor feindlichen Zugfahrten im Gleis 2 geschützt. Diese Stellung der Weiche wird beim Einstellen und Sichern der Fahrstraßen über Gleis 4 durch die Fahrstraßenfestlegung erzwungen. Bei einfachen Betriebsverhältnissen können aus dem Gleis 2 ebenfalls Züge ausfahren. Dann muß das Signal A den Flankenschutz übernehmen und in der Entfernung des Durchrutschwegs vom Grenzzeichen der Weiche W 1 aufgestellt werden. Bei komplizierten Betriebsverhältnissen, wenn beispielsweise in die beiden Gleise 4 und 2 gleichzeitig aus verschiedenen Richtungen eingefahren werden soll, wird eine weitere Schutzweiche erforderlich (siehe Abb. 2).
Wenn Ihr ein zusätzliches Weichenpaar kauft, ohne daß neue Fahrmöglichkeiten gewonnen werden, ist klar, daß diese zur Sicherheit des Zugbetriebes unbedingt erforderlichen Aufwendungen nicht gerade billig sind. Das hat auch früher schon findige Eisenbahner auf den Plan gerufen. Sie haben aus der Notwendigkeit eine Tugend gemacht. Die Sicherung einer Ausfahrgruppe übernimmt eine gemeinsame Schutzweiche (Abb. 3), oder das kurze Stumpfgleis wird verlängert und damit zum Abstellgleis umfunktioniert (Abb. 4).
Damit drohten aber den Zugfahrten in und aus Gleis 2 neue Gefahren. Sie abzuwenden ist Aufgabe einer weiteren Form des Flankenschutzes, der Gleissperre (Gsp). Bewegt sich unerlaubt eine Rangierabteilung auf die Weiche 2 zu, dann wird eine Zwangsentgleisung herbeigeführt. Damit tritt zwar eine Störung auf, eine Flankenfahrt mit einem nicht vorhersehbaren Schaden wird aber verhindert. Natürlich sind die Kosten für eine Gleissperre wesentlich geringer als die für eine Weiche. Bei einfachen Verhältnissen wird an Stelle der Gleissperre nur ein Gleissperrsignal oder ein Rangierhaltsignal (gelbes oder weißes W) aufgestellt.
In der Praxis werden die Möglichkeiten des Flankenschutzes immer an die konkreten örtlichen, betrieblichen und baulichen Verhältnisse angepaßt und häufig miteinander kombiniert angewendet.
Wir sollten uns die Grundformen
- Schutzweichen
- Gleissperren
- Signale mit Durchrutschweg

einprägen.
Prüft bitte einmal, wie Ihr den Flankenschutz auf Eurer Modellbahnanlage gewährleistet!
mh



Wie Züge länger auf der Strecke bleiben

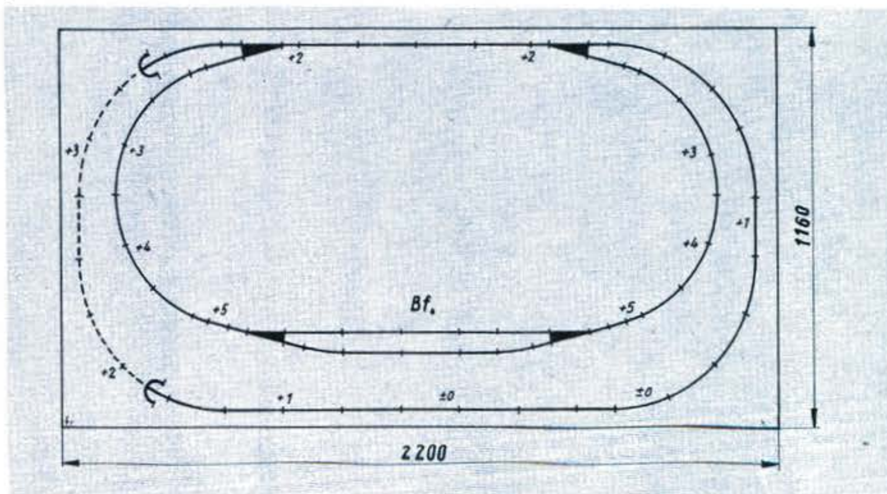
Gleisplan 4
Diese Variante des doppelten Ringes, bei der die Umgehungsstrecke auf einem kleinen Damm am Bahnhof vorüberführt, ist zu bevorzugen. Warum? Der Junior, der noch keine ausreichenden Erfahrungen bei der Trassierung von Steigungen und Neigungen hat, kann bei diesem Gleisplan ein gutes Training absolvieren. Im Gegensatz zur Variante 3 sind die Ringe kreuzungsfrei. Außerdem wird bei gleichen Platzverhältnissen gegenüber der Variante 1 der Fahrweg sinnvoll verlängert.

Gleisplan 5
... ist das Ergebnis der Kombination der vorangegangenen. Zwei weitere Weichen ermöglichen, unsere ursprüngliche Umgehungsstrecke zu einem zweiten Gleisoval zu qualifizieren. Damit können wir bei Beachtung der elektrischen Trennung dieser beiden Ovale zwischen den Weichenverbindungen einen Zweizugbetrieb, sogar in entgegengesetzten Fahrtrichtungen, aufnehmen. Um zu starke Anstiege zu vermeiden, sollten die angegebenen Höhenmaße unbedingt beachtet werden. Die Weichenverbindungen zwischen den Ovalen sollten in der halben Höhe liegen. Gleichzeitig bildet unser „bergiges" Gelände mit dem oben liegenden Bahnhof ein gutes natürliches Motiv.

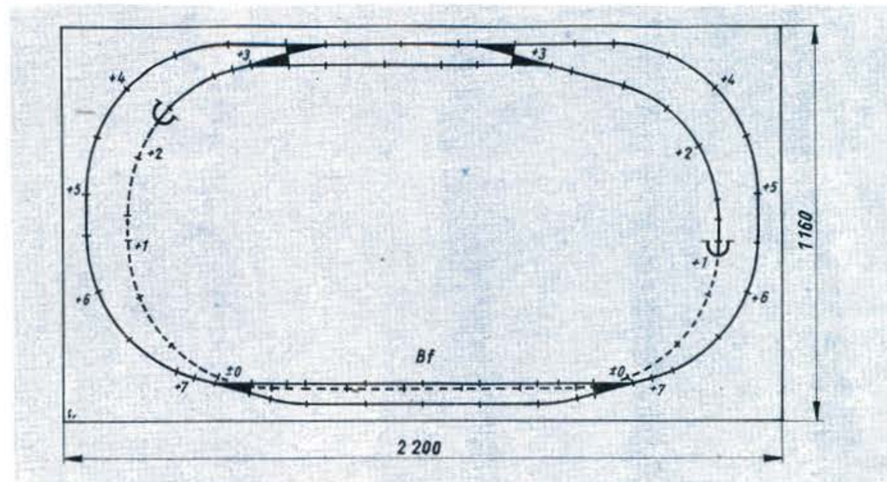
Gleisplan 6
Achtung! Anlagengrundmaße beachten! Mit diesem Zuwachs in der Länge machen wir gleichzeitig den Sprung zu einer „klassischen" Heimanlage mit einem ordentlichen viergleisigen Kleinstadt-Bahnhof an einer „vorgetäuschten" zweigleisigen Strecke. Ohne komplizierte Fahrstromschaltungen fahren die Züge in beiden Richtungen. Außerordentlich wichtig ist jedoch, daß die Weichenverbindungen zwischen den beiden Gleisschleifen, wie in der Skizze eindeutig dargestellt, unbedingt **zweipolig** zu trennen sind. Die zahlreiche Literatur für Kehrschleifenschaltungen hilft Euch, diese Vorteile der Gleisverbindung für einen abwechslungsreichen Zugbetrieb zu nutzen.
Wer sich an die Schaltung noch nicht heranwagt, verzichtet zunächst auf diese vier Weichen, die die Gleise 2 und 3 miteinander verbinden. Neben dem Spaß am Basteln und Knobeln wollen wir schließlich nicht vergessen, daß unsere Züge fahren sollen.

Laubmann, Fromm, Huth

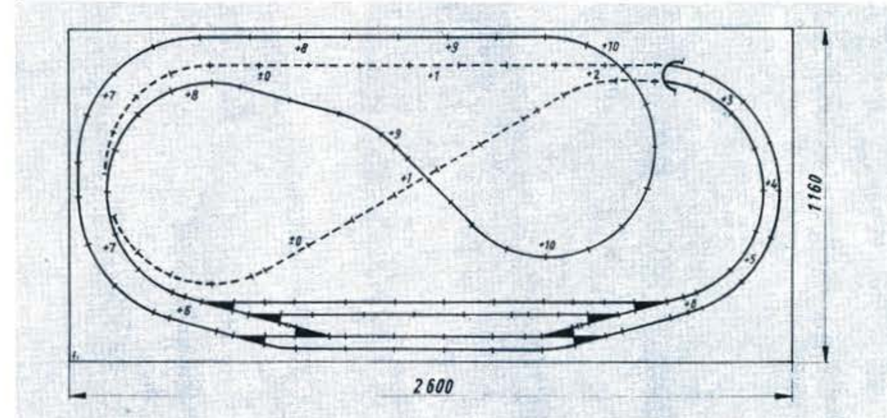
4



5



6



Umbauvorschlag für TT-Fahrzeuge

Zur Erweiterung meines Wagenparks, ich bin Liebhaber der Nenngröße TT, greife ich häufig Umbauvorschläge aus unserer Zeitschrift auf. Zufällig stieß ich auf eine verblüffend einfache neue Möglichkeit. Wegen ihrer Einfachheit möchte ich sie insbesondere den Junior-Lesern als Basteltip weitergeben.
Ausgangspunkt ist der Autotransportwagen von den Berliner TT-Bahnen (Katalog-Nr. 4541). Die beiden dazugehörigen Lkw W 50 nimmt man ab und verwendet sie anderweitig. Am Wagen werden auf der Plattform links und rechts vorsichtig die beiden Nasen abgefeilt. Dann nimmt man zwei Zugmaschinen von Typ ROMAN oder auch MAN vom VEB Modellkonstrukt Leipzig im Maßstab 1:120. Die dazugehörigen Sattelauflieger kann man wieder anderweitig verwenden, zum Beispiel als Lagerraum. Bei den Zugmaschinen entfernt man den kleinen Zylinder am Rahmeninneren. Vorsicht! Die Kardanwelle darf nicht beschädigt werden. Dann setzt man die Zugmaschinen vorsichtig in einer Fahrtrichtung auf den Autotransportwagen auf, so daß sich die Kardanwelle der Zugmaschinen in der dafür vorgesehenen Aufnahmeklaue des Autotransportwagens befindet. Fertig ist die neue Variante des Autotransportwagens.
Sicherlich ist sie nicht ganz billig. Der Wagen und die zwei Zugmaschinen kosten zusammen etwa 25,– M. Aber die sogenannten Altteile kann man wiederverwenden. Entscheidend ist, daß der Wagenpark um eine Variante reicher ist.

Uwe Kemmler, Zwickau

Leipzig '90

Neues von der Modellbahn auf der Frühjahrsmesse

Eins sei vorausgeschickt: Wer Leipzig kennt, und wer es während der Messe kannte, hatte diesmal das Gefühl, in einer anderen Stadt zu sein. Die freie Marktwirtschaft warf ihre Schatten voraus; es kamen so viele Aussteller wie nie zuvor, und nicht nur die Stadt, auch die Messe selbst wollte förmlich aus den Nähten platzen. Das betraf letztlich auch, um endlich zum Thema zu kommen, zwei Modellbahnhersteller, die im Petershof keinen Platz mehr fanden und anderweitig untergebracht werden mußten. Die Wege, Neues zu erfahren, waren also diesmal etwas länger. Wir sahen uns traditionsgemäß zuerst bei den DDR-Herstellern um und konnten für die Nenngröße H0 Erfreuliches finden. Es gab zwei „echte" Fahrzeugneuheiten, die auch gut zueinander passen. Plasticart (EMB) zeigte – erstmalig auf einer Messe – eine völlig überarbeitete 64er. Das Fahrwerk besticht, auch wenn die Treib- und Kuppelräder zu klein sind. Eine fein detaillierte Steuerung, Bremsbacken und Kolbenschutzrohre stehen dem „Bubikopf" gut zu Gesicht. Neuer Motor und neue Getriebekonzeption sorgen im Gegensatz zum krächzenden Vorgänger für gute Laufeigenschaften. Der „Hut" entspricht in der Qualität dem der EMB-86er. Die BR 64 gibt es sowohl in DRG- als auch in DR-Ausführung (Epoche III). In einer Zugpackung wird die Lok mit Pwi 32 und zwei Bi 33a in DRG-Beschriftung (Epoche II) erhältlich sein.

Die zweite „echte" Neuheit kommt von PIKO und wurde von vielen Modelleisenbahnern lang ersehnt. Es handelt sich um die zwei- und dreiachsigen Reko-Wagen (Sitz- und Gepäckwagen), die auf fast allen Strecken der Deutschen Reichsbahn einmal zu Hause waren. PIKO kündigte die Fahrzeuge in Leipzig nur an, auf der Nürnberger Spielwarenmesse aber (siehe auch folgende Seiten) waren sie als Handmuster zu sehen. Die bisher stiefmütterlich behandelten Nebenbahnliebhaber können auf bessere Zeiten hoffen. Das beweisen auch die „unechten" Neuheiten. Den PwPosti 34 von Prefo und viele Wagen des altbekannten PIKO-Güterwagenprogramms gibt es nun in DRG-Ausführung.

Als limitierte Sonderauflage mit 1990 Stück stellte EMB die BR 56 in grauem Fotografieranstrich vor. Auch der PIKO-„Rollwagen" zeigte sich mit verändertem Antlitz – als DRG-38 262 mit vielen neuen Details. Nebenbei sah man ein im wahrsten Sinne des Wortes buntes Exportprogramm, worauf aber nicht näher eingegangen werden soll.

VERO zeigte seinen Ausrüstungssatz mit vielem Bahnzubehör, den „me" bereits im Heft 4/90 vorstellte. Bestens gelungen ist der Bausatz einer Fachwerkträgerbrücke mit oben liegender Fahrbahn. Pfeiler und Widerlager gehören mit dazu. Das Bauwerk läßt sich auch mehrteilig arrangieren und auch für die Nenngröße TT verwenden. Damit gehen die Freunde dieser Nenngröße nicht ganz leer aus, war doch mit Ausnahme der schon bekannten Altbau-01 von BTTB weit und breit nichts Neues zu sehen. Die BR 01 wird „me" demnächst ausführlich vorstellen.

Die Situation der Nenngröße N in der DDR hat „me" bereits ausführlich geschildert. In Leipzig wurde diese Nenngröße in brillianter Qualität gleich durch drei Hersteller präsentiert – Arnold, Fleischmann und Roco zeigten, was im Maßstab 1:160 möglich ist. Die H0-Freunde – Fleischmann und Roco zeigten auch hier ein Großteil ihrer Modelle – können sich da kaum noch eines Vorteils rühmen.

Für die Gartenbahnfreunde war LGB mit einer repräsentativen Auswahl in Leipzig vertreten. Was den Einstieg in den DDR-Markt betrifft, so gibt es kaum noch Zurückhaltung. Arnold-Modelle sind in Leipzig bereits erhältlich; private Händler in Dresden, Rostock und Schwerin werden folgen. Bestimmte Modelle, bei denen das vom Vorbild her möglich ist, könnten auch bald in DR-Beschriftung zu haben sein. Alles in allem: gute Aussichten für die Modelleisenbahner hier, eine baldige Währungsunion vorausgesetzt.

Bemerkenswert ist noch dies: Fleischmann ist nach 50jähriger Abstinenz seit 1939 das erste Mal wieder in Leipzig – hoffen wir, daß noch andere Firmen diese Messe wiederentdecken.

Lutz Neve

1 Auf einen Blick: Arnold, Fleischmann, LGB und Roco zeigten ihre hervorragenden Modelle auch in Prospekten und Katalogen.

2 Auch wenn sie in Leipzig nicht ausgestellt waren; Die H0-Reko-Wagen von PIKO sind zweifellos der Neuheiten-Schlager.

3 Neues Antlitz für eine alte Bekannte: Die 38 262 präsentiert sich mit vielen veränderten Details.

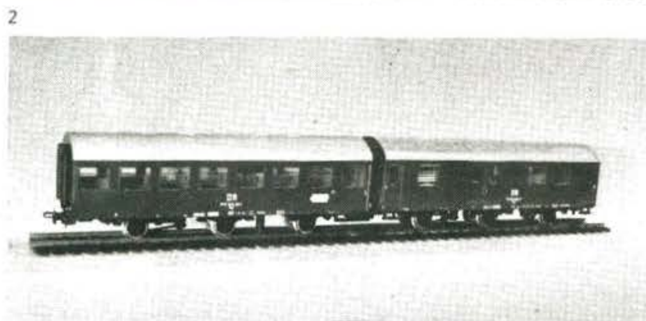
Fotos: Albrecht Oschatz (1); El (2 und 3)

Aus drucktechnischen Gründen können Farbfotos der Messeexponate erst in der nächsten Ausgabe erscheinen.

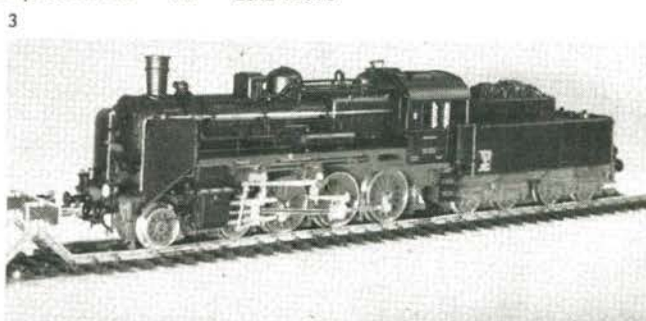
1



2



3



Nürnberger Spielwarenmesse 1990

Bildberichte über neue Modellbahnerzeugnisse auf der alljährlich im Februar stattfindenden Nürnberger Spielwarenmesse gehörten vor mehr als 15 Jahren zum festen Bestandteil des Publikationskatalogs dieser Zeitschrift. Es ist müßig, jetzt darüber zu polemisieren, weshalb lange Zeit auf derartige Veröffentlichungen verzichtet wurde. Die veränderten Verhältnisse in unserem Lande erfordern in diesen Wochen und Monaten ein schnelles Handeln. Die sich rasant entwickelnden Beziehungen zwischen den Menschen beider deutscher Staaten sind für uns Anlaß, künftig wieder verstärkt über das internationale Modellbahngeschehen zu informieren. Zweifellos werden dabei Berichte über die Nürnberger Spielwarenmesse im Mittelpunkt stehen und durch Testberichte bzw. Neuvorstellungen rund um die Modellbahnwelt zu ergänzen sein.
Daß die hier auf vier Seiten vorgestellten Neuheiten keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit erheben, versteht sich von selbst. Wir entschieden uns im wesentlichen für jene Modelle, die auf das Territorium der DDR bezogen werden können und somit Anregungen geben, bestehende oder im Bau befindliche Heim- und Gemeinschaftsanlagen sinnvoll mit heimatlichen Motiven zu ergänzen. Viele Leser erwarteten diesen Bericht zurecht mit großer Ungeduld. Doch die drucktechnologisch bedingten Vorlaufzeiten ließen keine frühere Veröffentlichung zu. Aber auch das wird sich demnächst ändern.
„me" dankt der Redaktion „Eisenbahn Illustrierte", Berlin (West), für das zur Verfügung gestellte Bildmaterial.
me

1 Das Vorbild der $H0_e$-Lokomotive 99 1401 ist den Schmalspurfreunden sicherlich nicht unbekannt. Vom Lokomotivbau „Karl Marx" Potsdam-Babelsberg 1948 mit der Fabrik-Nr. 15101 hergestellt, gehörte die Maschine zu einer großen Serie von Schmalspurlokomotiven, die in die Sowjetunion geliefert wurde. Die spätere 99 1401 erwarben die Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen. 1968 wurde der Einzelgänger ausgemustert. Das Modell stellte die Firma Segel in Nürnberg erstmals vor.

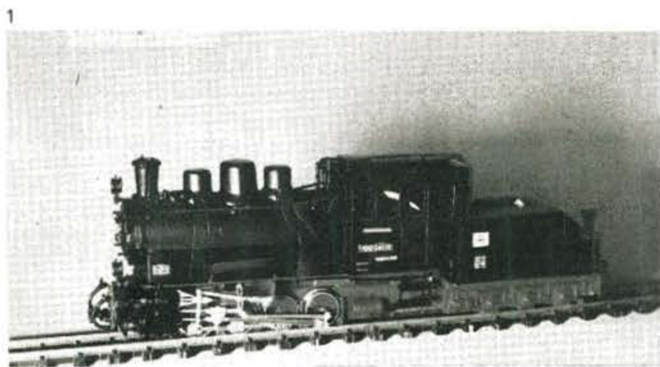
2 Ebenfalls Segel zeigte den erst im Rohbau fertiggestellten $H0_e$-Reisezugwagen. Das Vorbild dürfte aber mehr bei den meterspurigen Harzbahnen zu Hause sein und nicht bei einer 750-mm-Spur-Bahn.

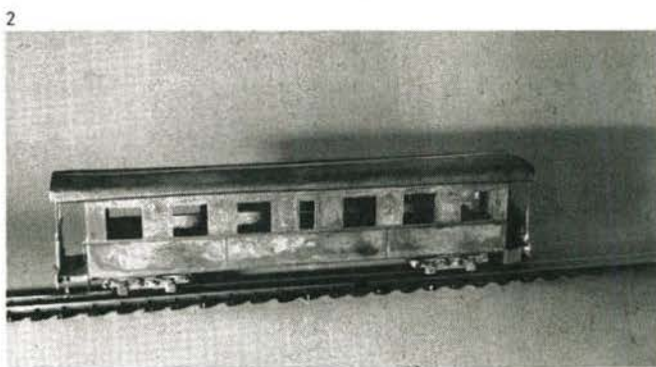
3 Roco ist bekannt durch einen erstklassigen Wagenbau in der Nenngröße H0. Dieses Modell eines Schlafwagens gehört in Berlin zum täglichen Bild. Denn einige der in Berlin Friedrichstraße endenden und beginnenden internationalen Reisezüge führen Wagen dieses Typs mit.

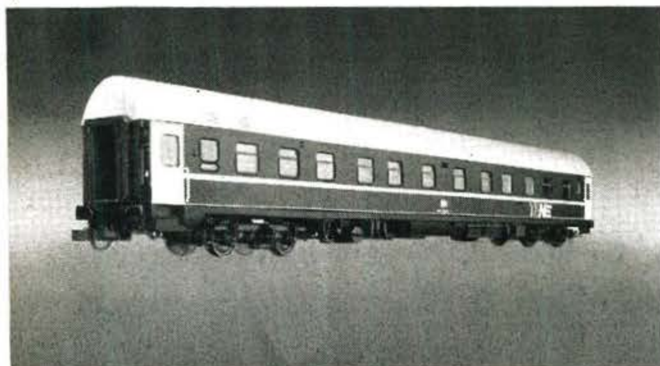
4 Ob DR oder DB: Behälterwagen sind in vielen Güterzügen anzutreffen. Diese Roco-Neuheit besticht ebenfalls durch eine hohe Detailtreue. Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Fahrzeug demnächst auch mit DR-Beschriftung auf den Markt kommt.

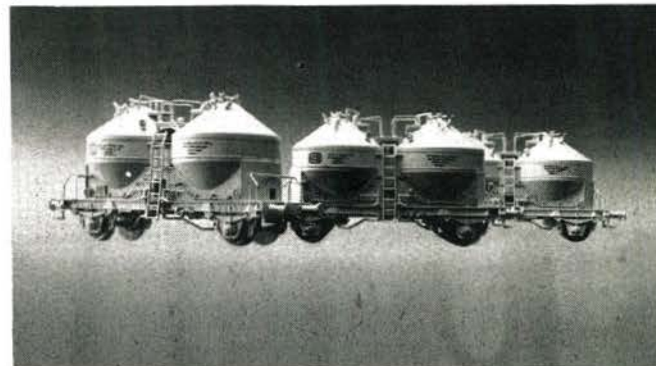
5 Trix präsentierte für Epoche-Freunde eine DRG-Kranwageneinheit.

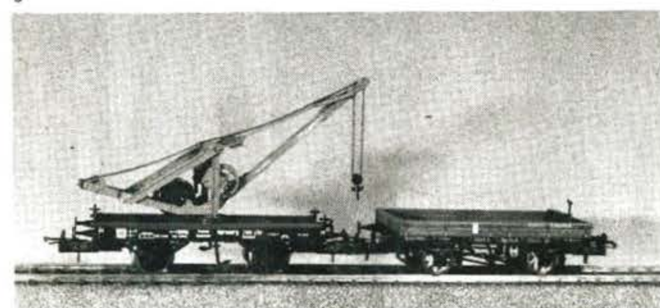
6 Emsig entwickelt dank der hohen Nachfrage das Ernst-Paul-Lehmann Patentwerk in Nürnberg (LGB) neue Fahrzeuge für die Nenngröße II_m. Ein Beispiel dafür ist der offene Güterwagen.

1


2


3


4


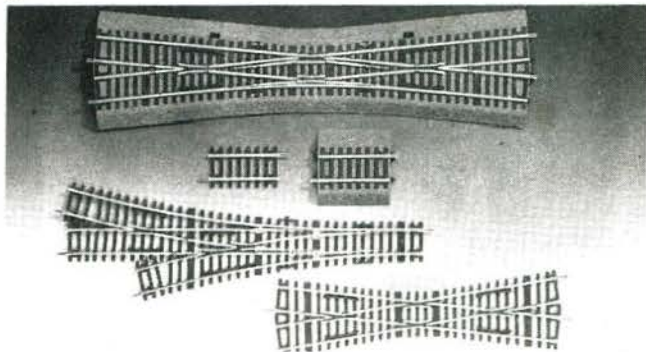
5


6


7



11



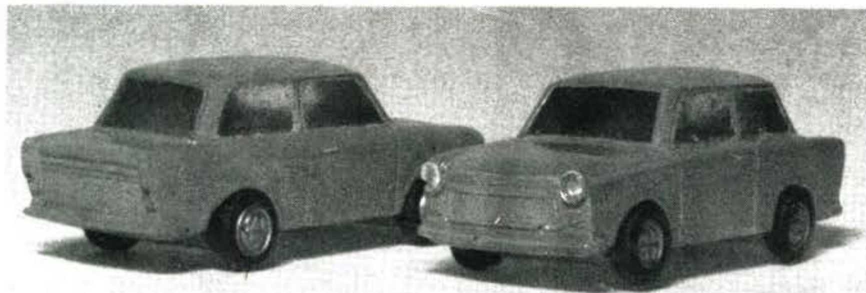
8



9



10



7 Die Firma Kibri lenkte in Nürnberg die Aufmerksamkeit auf einen echten preußischen Lokomotivschuppen, der mit Sicherheit bei vielen H0-Freunden Beifall finden wird und in der Größe variiert werden kann.

8 Einfallsreichtum fürs Detail bewies Faller mit diesem H0-Kinderspielplatz, der – sinnvoll untergebracht – durchaus zu einem „i-Tüpfelchen" in der Modellbahnlandschaft werden kann.

9 BRAWA überraschte durch eine Wegübergangssicherungsanlage – so der Fachausdruck – insofern, als hier die Schrankenbäume mit einer angemessenen Modellgeschwindigkeit schließen und öffnen.

10 Die freie Marktwirtschaft ist flexibel. Nach dem 9. November 1989 entwickelte die Firma Schmidt-Elechronic-Systeme (SES) einen Trabi in der Nenngröße H0, der ebenfalls in Nürnberg zu sehen war. Die grob gestaltete Farbgebung zeigt, daß es sich hierbei noch um ein Handmuster handelt.

11 Bereits 1989 erregte Roco mit dem neuen Gleissystem „ROCO Line" Aufsehen. Weitestgehend NEM-gerecht, sorgt die Schotter-Imitation aus Gummi nicht nur für Vorbildtreue, sondern auch für ein nahezu geräuschloses Fahren. Das Foto zeigt die 1990 in Nürnberg vorgestellten neuen Gleiselemente.

12 Das Märklin-Modell in der Nenngröße H0 ist eine „echte" Neuheit. Von seinem „Vorgänger", der BR 220, wurden keine Baugruppen übernommen.

13 und 14 Fleischmann machte mit dem H0-Diesel der Deutschen Bundesbahn in Berlin (West) und mit dem kombinierten Gepäck-/Postwagen HANNOVER 3601 der K.P.E.V. im Maßstab 1:87 auf das 500jährige Postjubiläum in Deutschland aufmerksam.

15 Der H0-Flachwagen der Gattung X gehört zum Güterwagen-Oldtimer-Programm von Fleischmann.

16 Das Vorbild des neuen H0-Fleischmann-Schnellzugwagens wird mit Beginn des Jahresfahrplans 1990/91 im Berlin-Verkehr und somit auch in unserem Lande täglich zu sehen sein.

17 Arnold lenkte in Nürnberg die Aufmerksamkeit der N-Freunde auf den DB-Standardschnellzugwagen mit DR-Farbgebung und -beschriftung, der freilich nur eine Kompromißlösung darstellen kann.

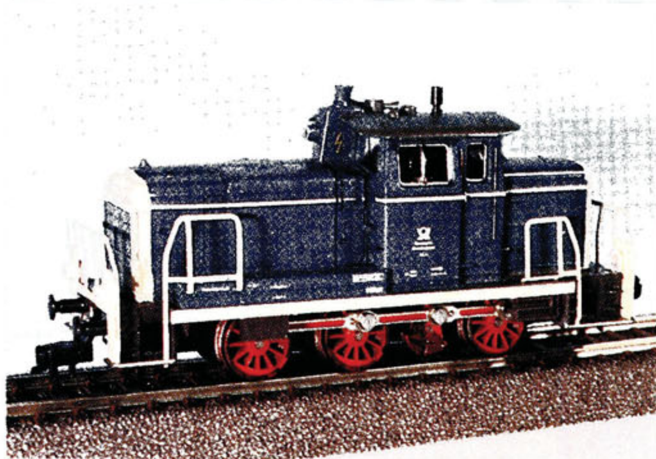
18 Und die Firma Weinert wird künftig die G 8 als Bausatz in der Nenngröße H0 vertreiben. Die Beschriftung entspricht der bei der DRG üblich gewesenen.

19 Ein weiterer Bausatz von Weinert läßt die Herzen der $H0_e$-Fans höher schlagen. Die ehemalige DR-Lokomotive 99 4652, ex Heeresfeldbahn, ex Luckenwalde-Jüterboger Eisenbahn Nr. 1, dürfte vielen Schmalspurbahn-Spezialisten noch in guter Erinnerung sein. Heute gehört das Vorbild zum Fahrzeugbestand der Jagsttalbahn in der Bundesrepublik Deutschland, und zuletzt verkehrte es bei der DR auf Rügen, und zwar zwischen Fährhof und Altenkirchen. Mit Hilfe eines dazugehörigen Beschriftungssatzes kann das Modell „DR-gemäß" ergänzt werden.

12



13



14



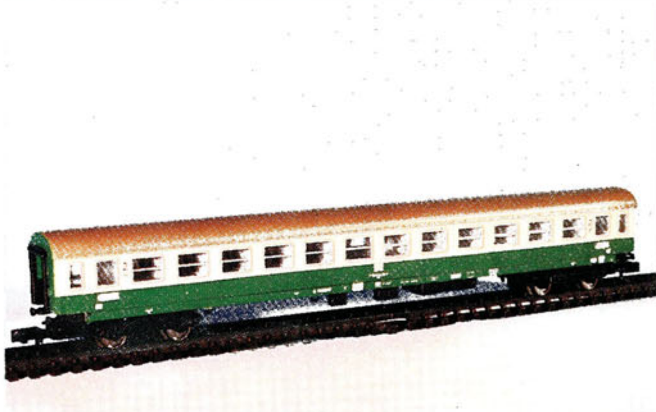
15



16



17



18



19



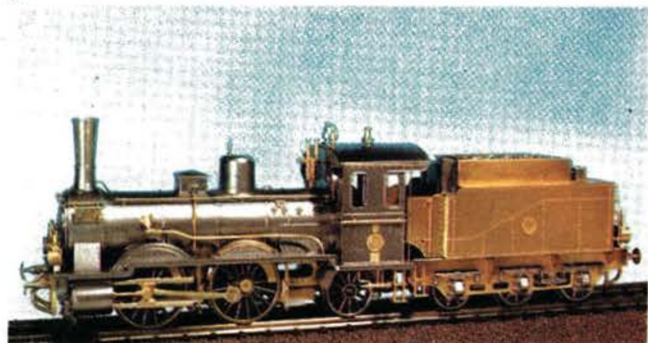
20



21



22



23



24



25



26



27

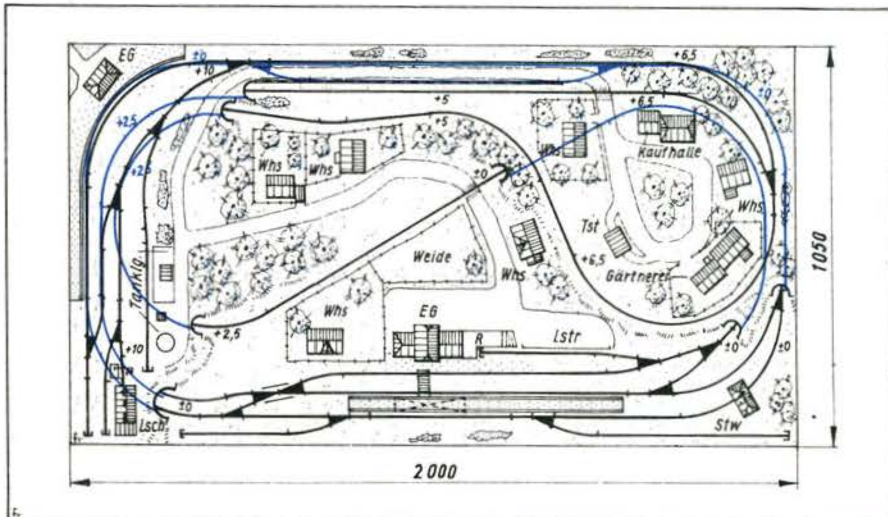


Haupt- und Nebenbahn eingleisig

TT-Heimanlage

Bei der vorgestellten TT-Heimanlage handelt es sich um eine Spielanlage, die aber schon Elemente einer „richtigen" Modelleisenbahnanlage in sich trägt.
Die Maße der zweiteiligen Grundplatte betragen insgesamt 2 m × 1,05 m. Mehr war beim besten Willen nicht drin, denn selbst diese Größe beansprucht den Platz der Eßecke im Wohnzimmer. Mit anderen Worten: Ein ständiger Betriebszustand kann nicht hergestellt werden.
Die Gestaltung stützt sich auf ein weit verbreitetes beliebtes Motiv: Hauptbahn (allerdings eingleisig) mit abzweigender Nebenbahn im Mittelgebirge. Der Durchgangsbahnhof Rhenshagen befindet sich an der eingleisigen Hauptbahn. Hier zweigt auch die Nebenbahn zum oberen Bahnhof ab. Im Endbahnhof befinden sich eine kleine Lokbehandlungsanlage und ein Anschluß zu einem Großtanklager.
Um einen abwechslungsreichen Betrieb zu ermöglichen, führt die Hauptbahn durch einen Schattenbahnhof. Eine Reihe von Schienenkontakten gewährleisten den sicheren Zugverkehr.
Die Anlage ist in zwei Fahrstrombereiche gegliedert; ein Umschalter läßt aber auch einen Gesamtbetrieb mit einem Trafo zu. Alle Abstellgleise sind abschaltbar.
Die Gebäude entstanden aus handelsüblichen Bausätzen. Für Bäume und Büsche wurden auch Naturprodukte verwendet. Künftig soll eine Schrankenanlage die Zufahrtstraße zur Siedlung sicherer machen.

Text und Zeichnung:
H.-J. Hoppe, Burkhardtsdorf



Rezension

Fritz Borchert: „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Anfänge und Gegenwart einer 150jährigen", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1989, 232 Seiten, 330 Abb. (z. T. farbig), 20 Tab., 39,80 M

Für Eisenbahnfreunde und Bahntouristen sind Leipzig mit seinen Traditionen als Messestadt und als Verkehrsknoten Deutschlands sowie Dresden mit seinen Kulturstätten und seinem reizvollen Hinterland heute mehr denn je ein besonderes Dorado.
Viele Magistralen der DR bringen heute zahlreiche Besucher in diese beiden Städte. Eine der Magistralen verbindet seit 150 Jahren Leipzig und Dresden. Keine herausragende Strecke, jedoch hat sie ihre besondere Geschichte. Die Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden konnte am 7./8. April 1839 als erste große Ferneisenbahn in Deutschland für den durchgehenden Verkehr freigegeben werden.
Zu ihrem 150jährigen Eröffnungsjubiläum versucht der Autor, unterstützt von vielen Eisenbahnfreunden, das Entstehen der ersten deutschen Ferneisenbahn darzustellen. In den einzelnen Abschnitten seines Buchs wird beschrieben, wie es zum Bau der Eisenbahn kam, welche Schwierigkeiten bei der Bauausführung zu überwinden waren, welche Kunst- und Hochbauten errichtet werden mußten bzw. welche Wagen zum Einsatz kamen.
In einem besonderen Abschnitt werden die in Schrift und Bild festgehaltenen Eindrücke einer Fußwanderung entlang der historischen Trasse in unseren Tagen dargestellt.
Insgesamt liegt mit diesem Buch ein hilfreicher übersichtlicher Führer vor, der sich ganz der Geschichte und Entwicklung der Verbindung der beiden Städte Leipzig und Dresden durch eine Eisenbahn widmet.
Neben den vielen Hinweisen auf Raritäten und Sehenswürdigkeiten an oder in der Nähe der Strecke, die dem Besucher das Buch auch zu Hause zu einem wertvollen Ratgeber macht, gibt der Autor eine gute Übersicht über technikgeschichtliche Aspekte sowie über die Geschichte der ersten Ferneisenbahn Deutschlands.
Dabei begnügt sich der für Laien verständliche Text keineswegs mit allgemeinen Formulierungen, sondern stellt auch den fachkundigen Leser mit Abbildungen, historischen Zeitzeugen und Tabellen zufrieden.

Walter Müller

20 Obwohl die Nenngröße 0_e noch nicht die Masse der Großbahnen ausmacht, ist die 99 1608 ein Modell der Firma Henke, das keine Wünsche offen läßt. Übrigens wird ein solches Modell auch in einer „K. Sächs. Sts. E.B.-Variante" angeboten, natürlich mit den Kesselimitationen der IV-K-Ursprungsausführung.

21 Die 99 651, ursprünglich in Sachsen zu Hause, wurde Anfang der 30er Jahre eine Württembergerin. Das 0_e-Modell stammt ebenfalls aus dem Hause Henke und ist mit vorbildgetreuer DRG-Beschriftung ausgestattet.

22 Bei der Firma Grandspot in Großbritannien wird diese preußische S 3 als H0-Bausatz hergestellt. Dazu gehören ein Antrieb und ein Motor. Allerdings muß der Modellbauer die Fahrzeugteile selbst lackieren.

23 Grandspot bietet außerdem die 18 001 – eine echte „Sächsin" – als Bausatz an. Für die H0-Freunde ein interessantes Modell. Allerdings sei an dieser Stelle nicht verschwiegen, daß der Kauf dieser Bausätze einen gefüllten Geldbeutel voraussetzt.

24 „Den DRG-H0-Spezialisten" sei schließlich dieses Grandspot-Modell von der V 140 001 nicht vorenthalten.

25 Ein bemerkenswertes Spezialfahrzeug der DRG stellte die Firma Günther in der Nenngröße H0 vor. Motor und Antrieb sorgen dafür, daß das „Inspektionsschienenauto" auf der Anlage rollen kann.

26 Bestimmt nicht nur für Berliner Modelleisenbahner ist das Borsig-Tor ein besonderer Leckerbissen. Hergestellt wird es von der Firma Reitz im Maßstab 1:87.

27 Getreidespeicher sind auf Modellbahnanlagen relativ selten anzutreffen. Das H0-Modell von Pola ist auch für Hafenbahnmotive bestens geeignet. Ähnliche Speicher stehen noch heute an den Peenehäfen von Demmin, Jarmen und Anklam sowie in Friedland (Meckl.). Ein Dorado also für die H0/$H0_e$-Liebhaber!

Fotos: EI (1 und 2, 5, 7 bis 10, 12 bis 27); Roco (3, 4 und 11); LGB (6)

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

Stellwerk „Bw" auf Bahnhof Berka (Werra) in der Nenngröße TT

Zur Vorgeschichte

Kurz vor der Jahrhundertwende stieß man in Werratal und in der Vorderrhön bei Probebohrungen auf Kalivorkommen. Verschiedene Gewerkschaften teuften bei Kaiseroda, Dietlas, Heringen, Leimbach, Berka und Heimboldshausen Schächte ab, um diesen wertvollen Rohstoff – auch „Weißes Gold" genannt – zu gewinnen. Für einen günstigen Abtransport der Salze wurde schon 1899 die KED Erfurt beauftragt, im fraglichen Gebiet Vorarbeiten für mehrere Nebenbahnen auszuführen. Eisenbahnverkehrlich war diese Gegend seit 1879/80 durch die private schmalspurige Feldabahn erschlossen, die jedoch dem zu erwartenden Transportaufkommen nicht gewachsen war. Sie wurde daher 1901 von Preußen erworben und die Teilstrecke Salzungen–Vacha auf Regelspur umgebaut. Diese wie auch die anschließende Neubaustrecke Vacha–Geisa gingen Mitte 1906 in Betrieb. Von Gerstungen aus baute man eine neue Nebenbahn in Richtung Vacha, die in ihrer Gesamtlänge von 24,75 km 1903/05 in vier Teilabschnitten ihren Betrieb aufnahm. Sie sollte sich zur wichtigsten Kaliabfuhrstrecke entwickeln. Waren es 1903 erst vier Schächte, die das begehrte Kali förderten, wurde von 1904/10 an neun Stellen, 1911 allein an zwölf Stellen mit der Abteufung von Kalischächten begonnen.

1910 förderte man in acht Werken fast 100 000 t; 20 Jahre später waren es in 20 Werken rund 500 000 t. Dieser immense Verkehr war kaum noch zu bewältigen, so daß der Abschnitt Gerstungen–Heringen (Werra) schon 1920/22 zweigleisig ausgebaut wurde. Dabei erweiterte man auch die Bahnhöfe gleismäßig. Veränderungen an den Sicherungsanlagen blieben unumgänglich. So mußte auch das Stellwerk „Bw" auf dem Bahnhof Berka (Werra) um rund zwei Meter vergrößert werden, damit die notwendige längere Hebelbank installiert werden konnte. Der geplante weitere zweigleisige Ausbau unterblieb. Nach dem zweiten Weltkrieg lag die Strecke im Grenzbereich und teilweise auf bundesdeutschem Gebiet. Im Laufe der Jahre wurde der Verkehr mehrfach unterbrochen; heute findet auf dem Abschnitt Heringen (Werra)–Gerstungen Transitverkehr statt.

Das Modell

Dem Modellbauplan liegt die Originalzeichnung vom Umbau 1920 zugrunde. Er wurde für die Nenngröße TT entwikkelt. Soll das Modell in der Nenngröße H0 gebaut werden, sind die von der Zeichnung abgegriffenen Maße mit 1,38 zu multiplizieren. Die Anfertigung des Modells beinhaltet keine großen Schwierigkeiten, so daß auf detailierte Erläuterungen weitgehend verzichtet werden kann. Es empfiehlt sich die bekannte Gemischtbauweise. Die Wanddicken können sowohl nach Zeichnung bemessen werden als auch nur der Leibungstiefe entsprechen. Das heißt, die Wände wären dann im Erd- und Obergeschoß 1 mm stark auszuführen. Die Holzverkleidungen werden aus dünnem Holzfurnier gefertigt und aufgeklebt. Verwendet man Sperrholz für die Wände, sollten die Fugen direkt in das Material geritzt werden. Die Flächen sind dann dunkelbraun zu beizen oder anzumalen. Alle übrigen Wandflächen haben einen hellgelben Kratzputz. Der Sockel besteht aus hellgrauem Werksteinmauerwerk. Das steile Satteldach ist mit rotbraunen Falzziegeln eingedeckt. Die Fenster, aus Karton gefertigt, erhalten einen weißen, die Rinnen und Fallrohre einen grünen Anstrich. Der Stellwerkraum kann eine entsprechende Inneneinrichtung erhalten.

Detaillierte Erläuterungen zu Modellbautechnologien für die verschiedenen Konstruktionsteile finden sich in dem vom Autor verfaßten Buch „Modellbahn-Bauten", das im transpress-Verlag 1981 erschienen ist.

Gesuperte Radnaben

Der nachstehende Tip wendet sich besonders an Freunde, die über eine kleine Drehbank verfügen.

Vor längerer Zeit wurde an dieser Stelle beschrieben, wie man durch Ausspachteln mit Zweikomponentenkleber die optisch unschönen „Löcher" in den Radnaben unserer Modellokomotiven kaschieren kann, deren Ursache die Verwendung von Lagernadeln für die Achsen ist. Inzwischen habe ich für das Supern meiner Industriemodelle eine zwar anspruchsvolle, dafür aber vom Erscheinungsbild her befriedigende Lösung gefunden. Die äußerlich sichtbaren Teile der Achsen, die im Original die Radnaben und den sichtbaren Teil der Achse darstellen, werden aus Stahl gedreht. Sie haben je nach Verwendungszweck bei Treib- und Kuppelradsätzen einen Durchmesser von 3,5 mm und bei Laufachsen einen solchen von 2,5 mm. Ein entsprechendes Stück Rundmaterial wird plangedreht und danach mit einer Zentrierbohrung versehen, die allerdings die Nabe nur optisch aufwertet. Danach wird eine etwa 0,4 bis 0,5 mm starke Scheibe abgestochen und das so erhaltene Teil mit etwas Fimofix oder einem anderen Sekundenkleber am Radsatz angeklebt. Zur leichteren Zentrierung von Radsatz und Scheibe kann man beim Abstechen der Scheibe auf deren Rückseite einen kleinen Zapfen stehen lassen, der in seinem Durchmesser dem der Achse entspricht. Die Stärke des Zapfens muß sich nach dem an der Nabe zur Verfügung stehenden Platz richten, da dieser nicht auf beiden Seiten des Radsatzes gleich groß ist.

U. Schulz, Neubrandenburg

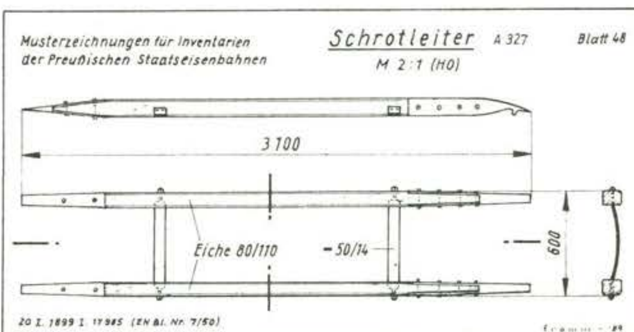
Schrotleiter

Wer kennt heute noch den Verwendungszweck einer Schrotleiter? Bis zum Ende der Epoche III war dieses Gerät noch auf vielen, vor allem kleineren Bahnhöfen zu finden, meist an einer Längs- oder Giebelwand des kleinen Güterschuppens auf zwei Haken hängend unter dem Dach geschützt aufbewahrt. Dieses Gerät wurde nach den Musterzeichnungen für Inventarien der Preußischen Staatseisenbahnen, Blatt 48, hergestellt und diente zum Verladen von Fässern.

Früher transportierte man viele Güter in Holzfässern. Die Schrotleiter war in der geöffneten Tür eines O- oder G-Wagens auf den Wagenboden zu legen, und gegen das Abrutschen mit zwei Krallen gesichert. Nun konnten die Fässer auf der entstandenen Schräge nach oben in den Wagen gerollt werden.

Aus zwei entsprechend bearbeiteten Holzleisten, verbunden durch zwei flachgeklopfte Drahtstücke, ist das Gerät nachzubilden. Die Stahlbeschläge an den Enden der Holme sind durch aufgeklebte Papierstreifen darzustellen.

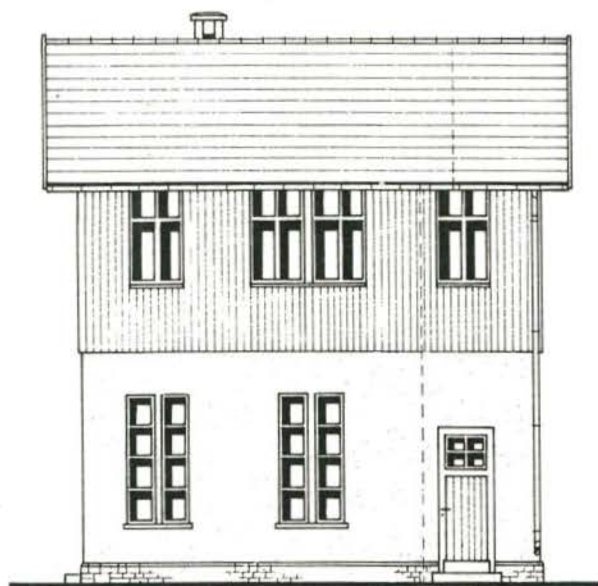
Text und Zeichnung: G. Fromm, Erfurt



Eisenbahndirektion Erfurt
Bauabteilung Vacha

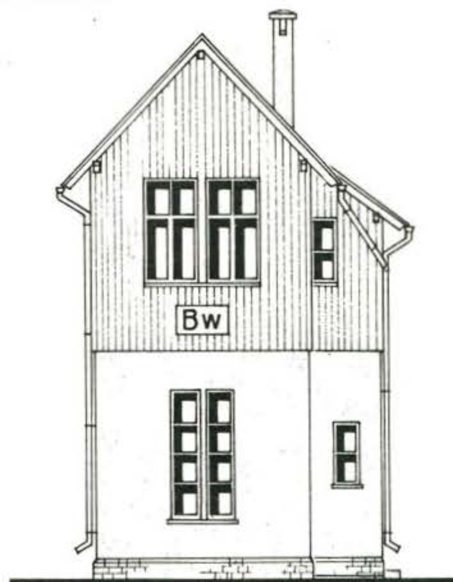
Bl. 1

Stellwerk „Bw" auf Bf Berka (Werra)

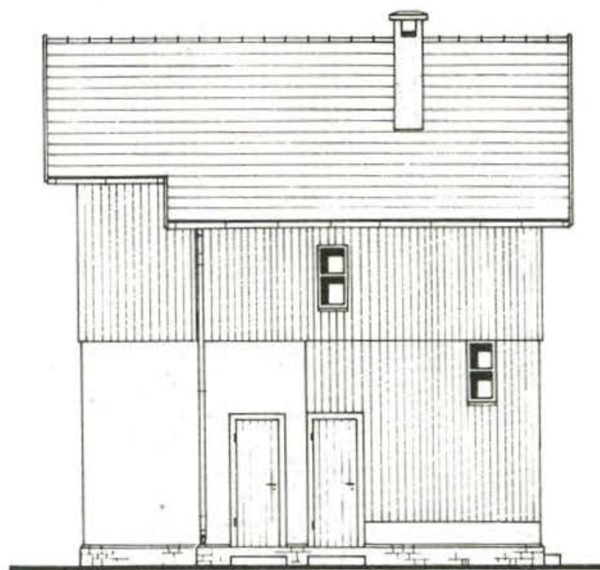


Nordansicht

← Erweiterung



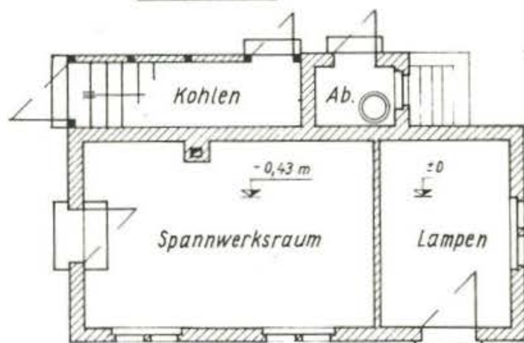
Westansicht



Südansicht

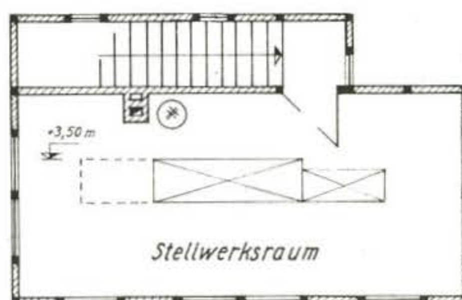


Ostansicht



Obergeschoß





◄ Erdgeschoß

M 1:1 (TT) 0 5 10 m

Erfurt, im Oktober 1921
Eisenbahndirektion
Jacobi Sauer Steinbrink

Kummer, FEOS

dmv teilt mit

Ausstellungen

DR – Oberbauwerk Wülknitz, AG 3/146
Anläßlich des 40jährigen Bestehens der BSG Lokomotive Wülknitz findet im Rahmen der Festwoche am 2. Juni 1990 eine Fahrzeug-Ausstellung statt.
Gezeigt werden Fahrzeuge der BR 23, 44, 50, 52 und 100. Des weiteren Mitfahrten auf dem Führerstand einer Dampflok. Imbiß und Souvenirverkauf. Eingang beim Pförtner des Oberbauwerks Wülknitz (Bezirk Dresden). Öffnungszeit: 9.00–18.00 Uhr.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Halle
Aus Anlaß des 100jährigen Jubiläums der Strecke Torgau–Pratau finden folgende Veranstaltungen statt:

1. Sonderzugfahrt am Sonnabend, dem 23. Juni 1990

Veranstalter: DMV, Bezirksvorstand Halle
Strecke: Leipzig Hbf (Abf. etwa 9.00 Uhr) bzw. Halle (S.) Hbf (Abf. etwa 8.30 Uhr) – Eilenburg – Torgau – Pretzsch – Eilenburg – Leipzig Hbf (Ank. etwa 18.00 Uhr) bzw. Halle (S.) Hbf (Ank. etwa 18.00 Uhr)
Von Leipzig und Halle bis Eilenburg getrennte Züge. Geplanter Lokeinsatz: E 44 046, E 18 31, 38 1182 und 74 1230.
Teilnehmerpreis inkl. Begleitdrucksache, Fotohalte, Ausstellung in Pretzsch sowie Imbiß
ab/bis Leipzig:
Erwachsene 41,50 M
DMV-Mitglieder (AG angeben) 30.00 M
Kinder 6–10 J. in Begl. Erw. 26,50 M
ab/bis Halle:
Erwachsene 51,50 M
DMV-Mitglieder 36,00 M
Kinder 6–10 J. in Begl. Erw. 31,50 M
Teilnahmemeldungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages **nur** per Postanweisung bis zum 31. Mai 1990 an: DMV – BV Halle – Kommission Eisenbahnfreunde, Postfach 8, Mölkau, 7126. Dabei unbedingt den Einsteigebahnhof (Leipzig Hbf oder Halle [S.] Hbf) angeben. Die Zusendung der Fahrkarten erfolgt bis zum 15. Juni 1990 in der Reihenfolge des Posteingangs unter bevorzugter Berücksichtigung von DMV-Mitgliedern. Interessenten aus dem Ausland können Teilnehmerwünsche direkt an die o. g. Anschrift richten. Für Interessenten besteht die Möglichkeit des Erwerbs zusätzlicher Begleithefte vor Abfahrt des Zuges (kein Versand!).

2. Traditionszugfahrten am Sonnabend, dem 23. und Sonntag, dem 24. Juni 1990

Veranstalter: Deutsche Reichsbahn
Strecke: Torgau–Pretzsch und zurück.
Torgau ab: 8.20 Uhr, Lu-Wittenberg an/ab 11.00/12.15, Pretzsch an/ab 13.00/14.50, Torgau an: 15.45 Uhr. Geplante Fahrzeuge: 38 1182, 52 8120, 74 1230, Traditionspersonenzug. Teilnehmerpreis inkl. Eintritt für Ausstellungen in Pretzsch:
Erwachsene 35,00 M
Kinder 6–10 J. in Begl. Erw. 18,00 M
DMV-Mitglieder (AG-Nr. angeben) 21,00 M
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrags per Postanweisung bis 31. Mai 1990 an: Michael Ehnert, Str. d. Neuerer 13/61, Gera, 6502. Unbedingt Fahrttag und Zug angeben; Fahrkarten werden bis 15. Juni 1990 zugesandt, Restkarten am Zuge.

3. Fahrzeug- und Modelleisenbahn-Ausstellung
Am 23. und 24. Juni 1990 jeweils von 10.00 Uhr bis 16.00 Uhr in Pretzsch. Dazu umfangreiche kulturelle und gastronomische Angebote.

Bezirksvorstand Schwerin
Zum 7. Verbandstag des DMV und 140 Jahre Strecke Kleinen–Rostock findet am 7. Juli 1990 eine Sonderfahrt mit dem Traditionszug Velten und den Lok-BR 244, 50 und 41 Schwerin – Rostock – Wismar – Schwerin statt. Teilnehmerpreis für DDR-Bürger: Erwachsene 50,– M; Kinder bis 10 Jahre 25,– M ohne Begleitheft, sonst 29,– M; DMV-Mitglieder 33,– M (Angabe der Mitglieds-Nr. erforderl.). Schwerin ab/an 9.04/18.19 Uhr; in Rostock-Straba – Stadtrundfahrt, in Bad Doberan Abstecher mit „Molli" möglich (Regelzug – im Teilnehmerpreis enthalten). Teilnahmemeldung per Postanweisung an: Bezirksvorstand Schwerin (bis 15. Juni 1990), Ziegenmarkt 2, Schwerin, 2756. BRD-Bürger können bei Autokraft Kiel buchen.

Arbeitsgemeinschaften

Nachstehende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

Vogelsang, 1221
Vorsitzender: Niels Giesa, Hauptstr. 22

Berlin, 1054
V.: Wolfgang Koffer, Zionskirchstr. 4

Senftenberg, 7840
V.: Siegfried Deckert, Großenhainer Str. 24

Ostritz, 8906
V.: Peter Kuron, Nordring 9

Klöden/üb. Stendal, 3501
V.: Karl-Otto Klaus, Puschkinstr. 4 b

AG 2/60 „Waldeisenbahn Muskau"
Im Rahmen des Aufbaus des neuen Bahnhofs der Waldeisenbahn Muskau an der Lorenz-Zaleski-Str. in Weißwasser organisiert die AG „Waldeisenbahn Muskau" am 23. und 24. Juni 1990 zentrale Arbeitseinsätze. Die AG bittet hiermit um aktive Unterstützung durch die Freunde der Eisenbahn. Geplant sind Planums- und Gleisverlegearbeiten. Treffpunkt ist jeweils 8.00 Uhr an der Ziegelei in Weißwasser. Bitte Arbeitskleidung mitbringen. Die Einsätze dauern bis etwa 16.00 Uhr. Anschließend wird eine Fahrzeug-Ausstellung der WEM gezeigt. Interessenten melden sich bitte schriftlich mit Angabe des Tages bei der Arbeitsgemeinschaft 2/60 „Waldeisenbahn Muskau" des DMV, PSF 1, Weißwasser, 7580.

AG 4/14 – Gotha, 5800
Die Arbeitsgemeinschaft bietet Interessenten ein einflügliges Formhauptsignal mit Signalfluß, kompletter Stelleinrichtung und Zubehör (8 m Masthöhe) im Tausch gegen ein Formhauptsignal (3 m Mast) oder ein Läutewerk und eine Bahnhofsuhr (dreieckige Form), evtl. auch Verkauf! Interessenten wenden sich bitte an: DMV, Arbeitsgemeinschaft 4/14 Gotha, z. H. Frd. St. Rademacher, Lothringer Str. 20, Gotha, 5800.

AG 3/58 – Werdau, 9620
VII. Gartenbahntreffen am Sonntag, dem 1. Juli 1990 von 10 bis 17 Uhr im Kreis- und Stadtmuseum Werdau, Straße der Freundschaft 4. Die Anmeldungen sind bis zum 30. Mai 1990 zu richten an: Christian Spindler, Ziegelstraße 16, Werdau, 9620. Unkostenbeitrag: 10,– Mark, bitte per Postanweisung einzahlen (gilt gleichzeitig als Anmeldung). Freunde aus der BRD werden gebeten, sich per Postkarte anzumelden und dann in Werdau zu bezahlen. Samstagsanreise nur möglich, wenn Übernachtung vorhanden. Eine begrenzte Anzahl von Übernachtungen ist vorhanden. Es sind Gleise für den Fahrbetrieb in den Spurweiten 72, 45 und 32 mm vorhanden.

Wer hat – wer braucht?

Biete: Eisenbahnliteratur (Liste anf.). **Suche:** Eisenbahnliteratur, Dias (auch leihw.); H0$_e$-Material (auch Bauanleitungen). Olaf Trittel, Küchwaldstr. 8, Karl-Marx-Stadt, 9003.

Biete: H0; BR 56 (neu), E 44 DB, V 180 059 (Vollsichtkanzel), Doppelstockzug zweitlg., „Deutsche Reichsbahn". Uwe Miethe, Klosterstr. 21, Nienburg (S.) 4352.

Biete: ROCO-Katalog 87/88, LDE-Frankache V., „Dampflok-Sonderbauarten", Taubenheim–Dürrhennersdorf, Diesellok-Archiv, Güterwagen, Die Saal-Eisenbahn, Zwischen Spree u. Neiße, Müglitztalbahn. Suche: Üb. d. Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella, Sächs. I K u. IV K, „me" d. Jhg. 1952–1955, 1957 u. 1958. Uwe Meyer, Stormstr. 27, F 85/01, Neuenhagen, 1272.

Biete: Modellbahnmaterial in Nenngr. S, H0, TT, N (versch. Hersteller, teilweise Vitrinenmodelle); Kfz, Zubehör, div. Literatur (transpress u. a.) aus Sammlungsauflösung; „Guben und seine Bahnverbindungen", „Die Rekonstruktion der G 12 (BR 58^{30})" (limit. Auflage).
Suche: Nenngr. 0; rollendes Material u. Zubehör; 00/H0-Material bis 1970 (auch Papphäuser, Kataloge u. a.); H0 – DRG u. Länderbahn-Material; Dampflokschilder, Medaillen; Glasers Annalen, DMV-Broschüren. Liste anfordern (Freiumschlag 0,40 M) Peter Rassmann, Nr. 46, Groß Drewitz, 7561.

Biete: H0; BR 95, 91, 56, 64, 24, 106, 38, 120, 80, VT 135, VT 137, BN 150 ETA; in TT: VT 135. Suche: Personen- u. Güterwagen – Länderwagen Epoche I.
Wer baut BR 89-Getriebe um und BR 75 auf Antrieb- und Fahrgestell der BR 66? (Material vorhanden). Ralf Fest, Str. d. Völkerfreundschaft 12, Wittenberge, 4600.

Biete: H0; BR 55 (DR), sä. XIV HT, zweiteil. Doppelstockeinheit – DR; div. Eisenbahnliteratur. (Liste anfordern).
Suche: „BR 44", Steilrampen üb. d. Thüringer Wald, Üb d. Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella, Eigentums-Lokschild „Deutsche Reichsbahn". Ulrich Lippke, Kurt-Schlosser-Str. 10, Dresden, 8010.

Biete: N; BR 65; H0$_m$: HERR-Material; H0: Drehscheibe u. Ringlokschuppen; 0: ZEUKE-Material. **Suche:** Matchbox-Oldtimermodelle. Franz Klenner, Schmelzstr. 1, Bad Muskau, 7582.

Biete: H0; Dietzel-Kran; Klappdeckelwg.; BR 50 def.; BR 24; SKL-Bausatz; H0$_e$-Schienenbus Wismar; Trambahnlok; Rollböcke; TT-Tiefladewg.; Gattungsschild BR 52. **Suche:** H0; BR 93, 94, T 3, 91, 74, 89; Langenschwalbacher; gute Eigenbaumodelle in TT. Jürgen Kühn, Dr.-Behring-Str. 104, Lutherstadt Wittenberg, 4600.

Biete: „Klassiker d. Schienenstranges", „Dampflok-Archiv 2" (1. Aufl.), „Straßenbahn-Archiv 6", „Straßenbahnen in K-M-St.", Lokomotiven v. Borsig (ohne Schutzumschl.) in H0; BR 56. **Suche:** „Museumslokomotiven d. DR", Dampflok in Glasers Annalen. Falk Thomas, Mühlgutstr. 5, Neukirch, 8505.

Biete: „me" ab 1959 unvollst. **Suche:** Fotos u. and. Material üb. die MPSB. Maik Kalbe, Leinastr. 81, Gotha 8, 5800.

Biete: Literatur, Broschüren. **Suche:** Lokarchive Bayern, Mecklenburg; Material aller Art (leihw.) üb. Einwirkungen des zweiten Weltkriegs u. Demontage v. Eisenbahnlinien Rbd Dresden. Peter Krause, Rudolf-Grosse-Str. 4, Oranienburg, 1400.

Biete: ESPEWE-Modelle (u. a. Drehleiterfahrz., Tieflader) größtenteils noch in Originalverp. (Bitte Liste anfordern.) **Suche:** HERR-Schmalspurmaterial: Personen-, Gepäckwg. grün, Rollwagen. Rainer Escher, Dorfstr. 13, Cunnersdorf, 9301.

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1981, 1983; Von 01 bis 99; „me" 1987–1989. **Suche:** Selketalbahn (1989), J. Eickmeier, Hainstr. 32, Berlin, 1190.

Biete: Lokschilder: Dampf-, Diesel- u. Elloks sowie Rbd- u. Bw-Schilder
Liste gegen Freiumschlag. Frank Heilmann, Juri-Gagarin-Str. 12b, Cottbus, 7500.

Biete: H0; 24, 64, 55, 80, 86, 89, CC 7701, E 44 (alt), 120, V 200 u. a. (Gützold, PICO); Wagen, Zubehör versch. Hersteller; Kataloge; Literatur;
00: Kleinanl. (TRIX);
0: R 6612 900 (MÄRKLIN), 64, dreiteil. Doppelstockeinh., 2- u. 4achs. Wagen, Zubehör (Stadtilm), 01, T48, Diesel (LIEBMANN); E 44, T 48 B u C, T 55, FD 50, Wagen, Zubehör, Teile (ZEUKE); Batterie-Bahn (Orig.-Zugpackg. BING); Uhrw. Pers.-Zug (K.); D-Zug, Pers.-, Güter-Wg. Zubehör, Teile (MÄRKLIN, BING u. a.); I: 1041 (MÄRKLIN), 11/140 (BING), Wagen, Zubehör, Teile (MÄRKLIN, BING u. a.); Platte m. Gleisoval 1,10 × 3,40 m.
Suche: 0 u. I; roll. Material, Zubehör, Kataloge versch. Hersteller; 3achs. Tender zu E 1040, Dach 1822, 1886, Orig.-Räder (MÄRKLIN), 01 (Stadtilm); H0: 84, 91 (HRUSKA). W. Leonhardt, Henningweg 11/183-22, Berlin, 1185.

Suche: Nenngr. 0; Lok, Bahnhof, Wasserkran, Bahnübergang, Figuren. Kluge, Hauptstr. 48, PSF 21/383, Rödlitz, 9276.

In eigener Sache
Die regelmäßig veröffentlichte Rubrik „Wer hat = wer braucht?" wird im Heft 6/90 letztmalig erscheinen. Dies wurde auf der Präsidiumssitzung des DMV am 31. März 1990 einstimmig beschlossen. Der bisher dafür vorgesehene Platz soll künftig für aktuelle Meldungen, insbesondere auch für Verbandsinformationen, genutzt werden. Außerdem müssen wir uns den neuen Marktbedingungen stellen. Sie zwingen dazu, für Anzeigen aller Art Kosten zu berechnen, was übrigens auch den internationalen Gepflogenheiten entspricht. Derzeit handelt es sich pro Druckzeile um 3,15 Mark. Wir bitten Sie daher, Ihre Anzeigenaufträge direkt an die in der DDR zuständigen Annahmestellen zu richten und **ab sofort keine Anzeigen mehr an das Generalsekretariat des DMV zu schicken.**
Für Ihr Verständnis bedanken wir uns.
Manfred Neumann,
Generalsekretär

modell eisenbahner anzeigen

Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste 3/88.

Suche Wiking-Modellautos in den Maßstäben 1:87 und 1:40 gegen gute Bezahlung oder Modellbahnmaterial. Olaf Kleinelanghorst, Wilfriedstr. 41 c, D-4800 Bielefeld 14.

Geschäftseröffnung für einen völlig neuen Service:
Sofortvermittlung von Tausch-, Such- und Verkaufswünschen für alle Modellbahnartikel aller Nenngrößen und Marken.
Ifo: **Modellbahnservice U. Zahn**
Bekassinenweg 2a
Magdeburg, 3080
Weitere Leistungen:
An- und Verkauf,
Reparaturen,
Anlagen- u. Dioramenbau,
Informationsvermittlung

Zur Ergänzung Ihrer Modellbahnanlage **bieten** wir Ihnen zu günstigen Preisen an:

Anfahr- u. Bremsbaustein	EVP 26,20 M
Blockbaustein (3 Blöcke)	EVP 39,30 M
Gleisbesetzmelder	EVP 17,60 M

Versand erfolgt per Nachnahme.
Bestellung richten Sie bitte an:
Geräte- und Regler-Werke Teltow
Abt. Absatz, Oderstr. 74–76
Teltow, 1530

Suche H0 BR 23, 42, 44, 75, 84, 89, 91, 93, E 04, E 18, EJB 1964–67, Glasers Ann. 1930–43, 100 Jahre dt. Eisenb., ältere Lit. über Schnelltriebwg. u. Dampflok, Modelldampfmaschine.
Biete Lit. 125 u. 150 J. dt. Eisenb., MPSB, BR 44, Esslingen, Borsig, Glasers Ann. 1920–30, EJB 73, Fahrpläne ČSD, MÁV, DB, DR, Dampfloklampe. R. Döring, A.-Zweig-Str. 112, Stralsund, 2300

Suche TT BR 23 od. 35, TT-Güterwagen (4120, 4220, 4440, 4820); „Kleine Eisenbahn – ganz groß" (kpl. m. Gleisplänen). E. Prielipp, Pankower Str. 13, Schwerin, 2793

Suche Triebfahrzeuge aller Art, auch Einzelteile, für Nenngr. N. Berger, Weinbergstr. 7, Stendal, 3500

Suche f. TT BR 254, 35; 8 Selbstentladewg., 5 Städteexpreßwg. u. Turm/Streckenmasten f. Fahrleitung. Zuschr. an: E. Schmidt, Mockauer Str. 60, Leipzig, 7025

Suche V 200 (TT) auch als Ersatzteilsp. Zuschr. an: U. Scholz, Südweg 3, Schafstädt, 4208

Suche Dampflok-Archiv 2 und 3. „Das große Anlagenbuch", Torsten Hensel, Am Stadtrand 5c, Hoyerswerda, 7700

Suche in Spur 0: BR 01 und Doppelstockzug (Stadtilm), E 44 (Zeuke) in H0 BR 84, 89, 91 u. E 63.
Biete in Spur 0: BR 64, in H0 BR 03, 52 kond., Doppelstockzug (2teilig).
Zuschriften an: Thomas Schramm, Schrebergartenweg 7, Zschorlau, 9416

Suche Loks und Wagen Modelleisenbahn Fabrikat Fleischmann, Spur 0, Kloss, Kleinhansweg 11, Dresden, 8021

Fertige Weißmetallbauteile, Bausätze, Fertigmodelle, z. B. fahrfertige Schmalspurloks $H0_{m/e}$, Zubehör für Nenngr. N usw.
R. Kehr, Hellerstr. 7, 59 Eisenach

Suche sehr gut erhaltene Märklin-Dampfmaschinen. Eisenbahmodelle und Zubehör gegen DM zu kaufen. F. Wolf, Maxim-Gorki-Str. 10, Wittstock, 1930

Suche TT-Material: Rokal oder Eigenbau (in DM). Dr. Claus Stärk, Nixenweg 26, Leipzig, 7030

Suche (TT): Kö, E 63 oder E 70 (auch nichtfunkt.-fähige Attrappe) und Oldtimer-Triebwagen. Prof. Aurada, Helsinki-Ring 19 B, Greifswald, 2200

Suche Zeitschrift Modelleisenbahner ab 52, Liter. Dampflokarchiv 1, 2 u. 3, „BR 01" von Weisbrod u. „BR 44". **Suche** inform. über die Lokomot. 01 2066-7 u. 01 2118-6; von Piko BR 50 u. BR 23. Ralf Schwandt, Wittenberger Str. 47, Trebitz (Elbe), 4601

Suche dringend das „Dampflok-Archiv BR 40–59" zu kaufen. E. Söffing, Lichtweg 21, Zwickau, 9560

Suche $H0_e$: Schwellenband, Weichen, Dreischienengleis, Lok: I K, IV K, VII K und Wagen, sowie Tauschpartner für BBA. Torsten Limant, Finkenberg 37, Riesa, 8400

Suche H0 Kesselwagen 4achsig, BR 89 und 50. J. Starke, Bebelstr. 66, Crimmitschau, 9630

Suche Tauschpartner für Modellbahnmaterial in der DDR und BRD sowie Österreich. Tausch von Roco Line Gleismaterial gesucht. Zuschriften an: H. Six, Kreuzstr. 13, Meiningen, 6100

Suche Tauschpartner Spur H0/H0e aus der DDR, BRD, Österr., Schweiz für Modelle von Bemo, Roco, Fleischmann, Trix, Rivarossi, Liliput.
Biete Modelle von PIKO, Schicht, Prefo, Weigel, „technomodell". B. Wolff, Bahnhofstr. 12, Wahlitz, 3101

Wer kann helfen? **Suche** f. N 10 P. Weichen, Fahrgestell f. BR 65 sowie Signale. T. Richter, Lessingstr. 20, Magdeburg, 3060

Suche TT-Lok 221 DB. Lieberwirth, Kirchweg 4, Eppendorf, 9394

Suche H0-Automod. von „ESPEWE" auch def., Th. Arlt, K.-Barth-Str. 20, Ebersbach, 8705

Suche Schiene, Dampf u. Kamera, BW z. Dampflokzeit, von Sonnegb. n. Probstz., BR 95, Neuerscheinungen transpress.
Biete Eisenb.-JB 68, 69, 74–85, Hist. Bhfb. I, Berlin u. s. S-Bahn, LA Bayern, LA Baden, Strab.-A. 6, Bildserie üb. Orient-Express, VT 137 3tlg. (H0), Tausch bevorzugt; evtl. auch Verkauf, Christoph Färber, Str. d. Freundschaft 36, Karl-Marx-Stadt, 9030

Su. BR 03 Schicht, 62 Bergf., 84, Hruska, E 46, „Santa Fe" PIKO, E 18, 44, 94 Rhese, Kohlenstaubw. Gebert, Geschützw. Dahmer, „me" von 52, Sonderh. außer 59, 60 u. H0-Katalog vor 60, alles nur DDR-Prod.
Biete PIKO BR 50 u. 80, „Das Signal" 3, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17, 20, 25 u. 35. Macholdt, A.-Ries-Str. 9, Erfurt, 5023

Biete BR 74, 39, 93, 94. Suche BR 03 (Schicht), 62 Bergfelde, PIKO-Express, Rehse-, Dahmer-, Ehlke-Wagen, Loks u. Bausätze. Th. Suck, Schillerstr. 11, Bad Berka, 5302

Biete Beschreibung E 04, 44, 94, $H0_e$.
Suche „me" 11/88, $H0_m$-Mat. Henzold, Heinkstr. 4, Leipzig, 7024

Biete Sächs. technomod.-Wagen u. Lok m. Motor I K, ex. HERR-Schmalspurw., Modellstraßenbahn orig. H0-Lowa von 1954 m. Blechgleisen u. Fahrleitung u. a., Fotos v. Lokausstellungen u. a., philat. mit Schienenfz.-Motiven, H0-Prospekte Autos/Eisenb., erzgeb. Holzfahrzeuge, Eisenb.- u. Feuerw.-Poster, Import-H0 Lkw/Pkw u. Umbauteile, me-Hefte 1975–85. Schienenfz.-Aufkleber, Straßenb.-Dienstmützen und -uniform, Zange, 3fächrig. Geldwechsler, Eisenb.- u. Straßenb.-Literat. u. Schriften, Dresden 1947 u. Erfurt, Bastelbogen U- u. S-Bahn/Bus, Berlin, Rollmat. H0. Evtl. Verk. **Suche** LGB-Gleismat., Dampflokschilder, Straßenb.-Archiv, Verkehrsgesch.-Blätter vor 1980, Modellstraßenbahnen (besond. GOG), ESPEWE-Fz., Straßenb.-Dienstmützen u. alte Uniformen, „Meißner Schmalspurnetz", BR 89 H0, VT 33 PIKO/rot, Raylschip (AG Marienberg). SAXONIA, schriftl. an: Gasch, Lindenstr. 10, Coswig, 8270

Biete DL-A. 1 u. 2. DL-Sonderbauarten, histor. Bahnhofsbauten 1. EB-JB 74–81, bayr. Bf. in Lpz., R. mit der Schmalspurbahn. **Suche** VT 135 in TT (Kleinserie), Klein- u. Privatbahnarchiv, Reisezugwagen-A. (Teil 1), Garant-Lkw (Kleinserie). Funke, Ziolkowski-R. 7, Fürstenwalde, 1240

Biete „Saal-Eisenbahn", „Links u. rechts d. kleinen Bahnen", „Eisenbahnatlas" u. „Bilder v. d. Eisenbahn" 8. **Suche** „Steilrampen ü. d. Th. Wald", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Ellok-Archiv", Dampflok-Archive u. „Schmalspurb. Wilkau-Carlsfeld". Stroisch, Altenburger Str. 14, Leipzig, 7030

Biete Spur 0 G-Wagen (ZEUKE); Rz-Wg. (Liebmann); Kreuzung u. Weichen; div. Ersatzteile H0. **Suche:** Geh. BR 84 (l. besch.). Zuschr. an: J. Stöbe, Schillerstr. 39, Merseburg, 4200

Biete Literatur (Liste anfordern). **Suche** Literatur und Modelle 1:87. Böhrer, Otto-Grotewohl-Str. 1, Neuruppin, 1950

Sammler **kauft** ständig Märklin Eisenbahn. H0 u. größere Spuren, Blechspielzeug sowie Modellautos. Maier, Clemens-Högg-Weg 6, D - 7910 Neu-Ulm 7, Tel. 0731/71 13 03

Ankauf Modelleisenbahnen der Marken Trix Express Märklin und Bing Spur 0 u. I H0 zu kaufen gesucht. Zuschr. an 4380 DLB-Anz.-Ann., Töpferstr. 10, Nordhausen, 5500

Kaufe Stadtilm-Kataloge und rollendes Material u. Zub. Günther, Wattstr. 6, Leuna, 4220

Sammler **kauft** ständig Märklin-Eisenbahnen H0 und größere Spuren, Blechspielzeug sowie Modellautos. Manfred Schumann, Eilenburger Str. 16, Torgau, 7290

Kaufe ständig, Biller Bahn, Egger-Bahn, Rokal TT, Inge Schumann, Eilenburger Str. 16, Torgau, 7290

Kaufe Literatur über Schmalspurbahnen (Bücher, Broschüren, Fotos) sowie nationale und internationale Kursbücher. Dirk Thomas, Jasmunder Str. 1, Saßnitz, 2355

Kaufe ständig Biller-Bahn, Egger-Bahn, Rokol TT. Klaus Eisele, Meisenweg 14, D-7910, Neu-Ulm 3, Tel. 07 31/8 47 69

Biete Dampfmasch. Fa. Bilesco u. Eisenb. Lit. **Suche** Liebmann. Stadtilm. Spur 0 u. Wagenlok, evtl. Tausch. Wagner, Leubenerstr. 54, Dresden, 8021

Biete H0-Märklin, Ellok, Gleise, 2 Weichen, Trafo, Zubehör, H0-3-Leiter, Gleise, 2 Weichen, Spur 0 Märklin, Weichen, Kreuzung, Gleise. **Suche** Spur 0 v. Märklin u. Stadtilm, Lok, Wagen, Zubehör. H. Michael, Hainewalder Str. 29, Mittelherwigsdorf, 8801

Biete in TT: Umfangreiche Sammlung rollendes Material: in H0: BR 03, 18, 19, 41, 44, Old-timer Set mit G 8, 75, 78, 94, 110, 120, 130, V 200, E 11. K.-H. Kießling, Döbritzer Str. 12, Bodelwitz, 6841

Biete H0 66. **Suche** N: MY der DSB und BR 55 SNCF nur Tausch.
Biete div. Literatur, W. Licht, Str. d. DSF 33, Marienberg, 9340

Biete: Div. Hefte „me" 77–80 Modellbahn-Praxis 3, 6, 7, 9, 14, 15, Eisenbahnzeitschriften. **Suche** „Signal" 1, 2, 5, 7; „me" 56: 12 10–12, 57, 59 auch einzeln, „me"-Kalender 89, 90, „Feuer Wasser Kohle", Slovart: „Dampflokomotiven", Zuschr. mit verb. Preisangabe an Lindemann, Dr.-Gustav-Hoch-Str. 7, Dessau, 4500

Biete BR 35, neuwertig. **Suche** E 70 und T 334, neuwertig; Wünschmann, Stieglitz-Str. 46, Leipzig, 7031

Biete Kalender 88, 125 J. Eisenb. Angerm.–Stralsund; ME-Kal. 83/84/88; Kleinbahnen d. Altm.; Lok-Archiv Württemberg; ČSSR-Atl. Lokomotiv 1 u. 2; Modellb.-Anl. 1 u. 2 (alt)
Suche: Eisenbahn-JB. 64; ME 1/57; Dtsch. Eisenbahnen 1835–1985; H0 Modernisierungsw. DR Bge 2x (5/6509), Theremin, Antonienstr. 25 b, Leipzig, 7031

Biete in TT BR 35. V 180. H0-Mat. u. me. **Suche** T334 u. a. TT-Mat. Rolf Rosenkranz,
Waldheimer Str. 46, Döbeln, 7300

Biete Jahrbuch der Schiffahrt 1961, Bilder von der Eisenbahn (Mappe 6), Eisenbahnkalender 79; 84; 86; 87; 88; Lokomotiv-Archiv Baden, SAXONIA (Buch); links u. rechts der kleinen Bahnen (2x), Elektrifizierung A–Z, Eröffnung der LDE 2x (Minibuch). **Suche** historische Bahnhofsbauten I u. III. Dampflok-Archive 1, 3 u. 4 (Serie Eisenbahnfahrzeug-Archiv) u. Eisenbahn-Jahrbücher 83 u. 84. Angeb. an Möbius, Paul-Heinze-Str. 12, Eilenburg, 7280

Biete umfangr. Eisenbahnliteratur u. H0-Material (Kleinserien Roco usw.) **Suche:** Literatur, H0 (ETA grün Leig). Nur Tausch! Liste gegen Freiumschlag, B. Golpon, Dr.-Th.-Neubauer-Str. 39, Gera, 6500

Suche Lok-, Gattungs-, Rbd- und Bw-Schilder usw. im Tausch oder auch Kauf. Kurt Grahneis, Brinkstr. 40, D-3013 Barsinghausen.

Suche Lokomotivschilder aller Art, insbesondere solche mit breiten, genieteten Messing- und Aluziffern sowie Alugußschilder, alte Bw-, Rbd- und Gattungsschilder, Messingschriftzüge „Deutsche Reichsbahn", Fabrikschilder und anderes aus Sammlerbeständen gegen gute Bezahlung. Thomas Samek, Schürbecker Str. 4, D-2000 Hamburg 76.

Suche/Biete: EISENBAHNAKTIEN/ANLEIHEN und BAHNLATERNEN (bes. a. NACHBAUTEN!). R. Höll, Rollstr. 4, D-3392 Clausthal-Zellerfeld.

Suche: Fein- oder Kleinstmechaniker, Uhrmacher etc. mit kleinem Maschinenpark (Drehbank, Fräse) für die Fabrikation von Urmodellen in den Nenngrößen 0 und I. Evtl. Hilfeleistung beim Aufbau des Maschinenparks möglich. FagrEmo Pf. 232, CH-8820 Wädenswil.

Biete: Märklin H0-Punktkontakt-Gleismaterial M. Suche: PIKO Reko-Wagen und D-Zug-Wagen grün/beige, D-Zug-Wagen PKP und ČSD. Tausch oder Kauf. U. J. Jansen, Lülanden 13, D-2000 Wedel-Hamburg.

Aufruf zum XXXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1990

Zur Förderung der Freundschaft und der Zusammenarbeit der Modelleisenbahner der europäischen Länder rufen wir zur Teilnahme am Leistungsvergleich der Modellbauer im Jahre 1990 auf.
Vom 9. bis 12. Oktober 1990 wird in Budapest (Ungarn) der XXXVII. Internationale Modellbahnwettbewerb stattfinden. Vom 12. bis 28. Oktober 1990 werden alle teilnehmenden Wettbewerbsmodelle in einer repräsentativen Ausstellung in Budapest Keleti pu. der Öffentlichkeit gezeigt.

Teilnahmeberechtigung

Zur Teilnahme am XXXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb sind die Modelleisenbahner aller europäischen Länder als Einzelteilnehmer oder im Kollektiv, unabhängig ihrer Zugehörigkeit zu Modellbahnorganisationen, zugelassen. Erfolgt die Repräsentation am Wettbewerb über nationale Verbände, so gelten für die Teilnahme deren Festlegungen.
Die Angehörigen der internationalen Jury und der Direktor des Wettbewerbs sind von der Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen.

Wettbewerbsgruppen

Es werden folgende Gruppen für die Wettbewerbsmodelle gebildet:
Kategorie A – Triebfahrzeuge
A 1 – Eigenbau: Es dürfen nur Motoren, Radsätze, Stromabnehmerschleifer, Zahnräder, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden.
A 2 – Umbauten: Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht.
A 3 – Frisuren: modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps.
Kategorie B – Sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B 1 – Eigenbau: Es dürfen nur Radsätze, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden.
B 2 – Umbauten: Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht.
B 3 – Frisuren: Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps
Kategorie C – typische Hoch- und Kunstbauten des schienengebundenen Verkehrs
Kategorie D – funktionsfähige technische Betriebsmodelle des schienengebundenen Verkehrs
Kategorie E – Vitrinenmodelle des schienengebundenen Verkehrs
Kategorie F – Dioramen des schienengebundenen Verkehrs
Durch die internationale Jury kann in Abhängigkeit der Anzahl der in den Wettbewerbsgruppen teilnehmenden Modelle eine Untergliederung in Untergruppen nach Nenngrößen vorgenommen werden.

Bewertung

Sämtliche Modelle werden durch eine internationale Jury nach vereinbarten Grundsätzen bewertet. Die Jury setzt sich aus je zwei Vertretern der Modellbahnverbände der ČSFR, DDR, Polens, der UdSSR und Ungarns zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband Ungarns MÁVOE.
Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

Einsendung der Modelle

Die Wettbewerbsmodelle sind bis zum 30. September 1990 zu senden an:
Magyar Vasutmodellezök es Vasutbaratok
Orszagos Egyesülete
PSF 376
H - 1394 Budapest

Zu jedem Modell gehören folgende Angaben:
Bezeichnung des Modells
Nenngröße des Modells
Kategorie
Name, Vorname des Einsenders
Anschrift
Alter
Angaben zur Bedienung und Verpackung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.
Um die Vorbildtreue zu dokumentieren, sind vom Teilnehmer den Modellen Unterlagen (Zeichnungen, Beschreibungen, Fotos usw.) beizulegen, aus denen die Mindestinformationen hervorgehen. Zu diesen Mindestinformationen gehören die Grundmaße des Vorbilds (in mm). Diese sind:
– in den Kategorien A und B: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite, Raddurchmesser, Achsstand,
– in den Kategorien C bis E: Länge, Breite, Höhe,
– bei Fahrzeugen der Kategorie E analog Kategorie A,
– bei Triebfahrzeugen der Kategorie A ist die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds anzugeben.

Verpackung und Versicherung

Als Mindestmaß für die äußere Verpackung gelten die von der zuständigen Postverwaltung herausgegebenen Abmessungen für Päckchen. Als Höchstmaß für die äußere Verpackung ist die Größe eines Pakets gemäß den Bestimmungen der Postverwaltung zulässig. Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung des Veranstalters.
Das Porto für die Einsendung zahlt der Einsender. Das Rückporto wird vom Veranstalter übernommen.
Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet Ungarns vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

MÁVOE Budapest

Hinweise für die Teilnehmer aus der DDR

Damit sich die Modelleisenbahner der DDR intensiv auf die Teilnahme am Modellbahnwettbewerb 1990 vorbereiten können, werden von der Kommission für Wettbewerbe beim Präsidium des DMV folgende Hinweise gegeben:
Alle Teilnehmer aus der DDR erwerben das Anrecht zur Teilnahme am XXXVII. Internationalen Modellbahnwettbewerb nur über die Beteiligung an den Bezirkswettbewerben des für ihren zuständigen Bezirksvorstands des DMV.
Als einheitlicher Einsendeschluß gilt der 31. August 1990 (Datum des Poststempels).
Die Wettbewerbsbeiträge sind an nachstehende Anschriften der Bezirksvorstände bzw. Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zu senden oder können dort persönlich abgegeben werden:
Bezirksvorstand Berlin
Wilhelm-Pieck-Str. 142, Berlin, 1054, bei persönlicher Abgabe: Poststelle der Rbd Berlin (Adresse wie vor);
Bezirksvorstand Cottbus
Geschäftsstelle, Bahnhofstraße 43, Cottbus, 7500;
Arbeitsgemeinschaft 2/8 Niesky, Eckart Schwerdtner, Straße der 2. Polnischen Armee 26, Niesky, 8920;
Bezirksvorstand Dresden
Sekretariat, Antonstraße 21, Dresden, 8060;
Arbeitsgemeinschaft 3/3 Zwickau, Crimmitschauer Straße 16, Zwickau, 9541;
Arbeitsgemeinschaft 3/13 Karl-Marx-Stadt, Kurt-Bärthel-Str. 1, Karl-Marx-Stadt, 9005;
Bezirksvorstand Erfurt
Sekretariat, PSF 725, Erfurt, 5010; bei persönlicher Abgabe: Bahnhof Erfurt West, Binderslebener Landstraße 31;
Bezirksvorstand Greifswald
Sekretariat, Johann-Stelling-Str. 30, Greifswald, 2200;
Bezirksvorstand Halle – Sekretariat, Georgiring 14, Leipzig, 7010;
Bezirksvorstand Magdeburg
Sekretariat, Breiter Weg 250, Magdeburg, 3010;
Bezirksvorstand Schwerin
Uwe Gierhan, Leninallee 148, Schwerin, 2755.

Alle Teilnehmer sollten unbedingt auf eine bruchsichere und transportfreundliche Verpackung achten. Desgleichen sind den Exponaten die entsprechenden Dokumentationen beizufügen.
Wir wünschen allen interessierten Modellbahnfreunden viel Erfolg und hoffen auf eine rege Beteiligung.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Kommission für Wettbewerbe

80 030 Original und Modell

Vorbemerkungen

Im Heft 6/89 berichtete „me" über ein neu entwickeltes Güterwagen-Modell der Firma Märklin. In diesem Beitrag wurde darauf hingewiesen, daß dieses Fahrzeug ein hohes Maß an Detail- und somit Vorbildtreue aufweist. Zu ebensolchen Feststellungen – und das sei an dieser Stelle schon vorweggenommen – gelangt man beim Beurteilen des neuen H0-Modells der Lokomotive 80 030 aus dem Hause Märklin. Grund genug, dieses Modell im folgenden vorzustellen. Doch zunächst erst einige Bemerkungen über das Vorbild der Baureihe 80.

Das Vorbild

Schon Ende der 20er Jahre war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft daran interessiert, die zahlreichen, in ihrer Bauart vielfach sehr unterschiedlichen und veralteten Rangierlokomotiven durch eine zeitgemäße Dampflokomotive zu ersetzen. Dieses Fahrzeug – so in einem Forderungsprogramm festgeschrieben – sollte über einen leistungsfähigen Kessel und eine möglichst geringe Achsfahrmasse zum Befahren von Rangiergleisen verfügen.

Im Ergebnis dessen entstand die dreifach gekuppelte Heißdampftenderlokomotive der Baureihe 80. Auf technische Details soll hier nicht weiter eingegangen werden. Sie können aus dem im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen in mehreren Auflagen erschienenen Dampflok-Archiv 3 entnommen werden.

Die Lokomotivfabriken Hohenzollern, Union, Wolf und Jung bauten 1928 und 1929 insgesamt 39 Maschinen der Baureihe 80, die zunächst für den Rangierdienst im Bereich großer Personenbahnhöfe vorgesehen waren. Sämtliche Lokomotiven wurden auf den Hauptbahnhöfen von Köln und Leipzig erprobt und später auch eingesetzt. Obwohl sich die Lokomotiven von Anfang an gut bewährten, sind weitere Maschinen dieser Baureihe nicht mehr gebaut worden. Dies dürfte dadurch begründet sein, daß zahlreiche und inzwischen für den Rangierdienst frei gewordene Tenderlokomotiven der Länderbahnbauart noch auf lange Sicht einsatzfähig waren und den Anforderungen entsprachen.

Fast vier Jahrzehnte lang gehörten 80er zum täglichen Bild auf dem Leipziger Hauptbahnhof. Tag für Tag brachten diese Lokomotiven Reisezüge aus der Bahnhofshalle auf die im Vorfeld befindlichen Abstellanlagen oder holten die Trains wieder zurück. Doch darüber wird im „me" noch zu berichten sein, denn in wenigen Monaten wird dieser einmalige Bahnhof 75 Jahre alt.

Nach dem zweiten Weltkrieg verblieben 21 Maschinen bei der DR, und 17 wurden von der DB übernommen. Die der DB wechselten häufig die Heimat-Bahnbetriebswerke. Hochburgen der 80er waren Dortmunderfeld, Ingolstadt und Schweinfurt. Dagegen wurde die Baureihe 80 bei der DR – wie bereits erwähnt – in Leipzig konzentriert und 1962/63 durch die aus der ČSSR importierte Baureihe V 75 (später 107) ersetzt. Zahlreiche Maschinen kamen danach noch einmal als Werklokomotiven in Reichsbahnausbesserungswerken zu neuen Ehren und erwiesen sich dort bis zu Beginn der 80er Jahre als unentbehrliche Helfer. Auf dem Gebiet der DDR blieben zwei Maschinen erhalten: Die 80 023 wird vom Verkehrsmuseum Dresden betreut, und die 80 009 befindet sich im Privatbesitz eines Berliner Eisenbahnfreundes (siehe „me" 8/89, ab Seite 10).

Aber auch einige der bis 1965 bei der DB ausgemusterten Lokomotiven wurden nicht gleich zerlegt, sondern für den Werkbahnbetrieb an Kohlegruben und andere Großbetriebe abgegeben. Zwei ehemalige 80er der anderen deutschen Bahnverwaltung sind ebenfalls für museale Zwecke vorhanden. Während die 80 030 heute im Museum Bochum-Dahlhausen der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) besichtigt werden kann, bereichert die ehemalige 80 036 den Museumseisenbahnbetrieb im niederländischen Apeldoorn.

Daß sich Märklin für den Nachbau der letzten bundesdeutschen 80er entschied, ist verständlich. Es war möglich, das Vorbild an Ort und Stelle exakt zu vermessen.

Das Modell

Seit etwa eineinhalb Jahren gehört dieses Modell zum Angebot der kleinen dreiachsigen Tenderlokomotiven von Märklin. In dieser Reihe ist sie der absolute Spitzenreiter.

Gehäuse

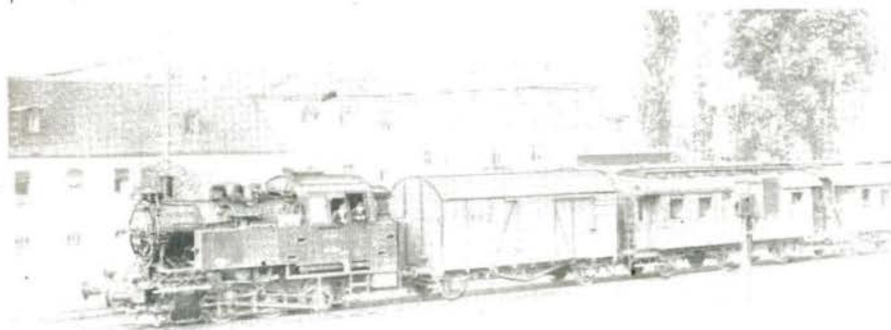
Das Gehäuse besteht aus Metall, es ist vorbildgetreu und fein detailliert. So sind einige Leitungen freistehend angebracht. Diese und die Dampfpfeife hat man zweckmäßigerweise aus Kunststoff hergestellt. Das rundum verglaste Führerhaus gestattet jedoch keinen Durchblick, weil der Motor hineinragt. Deshalb sind über den Einstiegstüren aus Kunststoff nachgebildete Vorhänge eingesetzt, die beim Vorbild z. T. üblich waren. Den Beifall des Betrachters findet zweifellos die Gestaltung des Riffelblechs auf dem Umlauf. Die Aufstiegstritte haben ein vorbildgetreues Aussehen. Dieser positive Gesamteindruck wird durch die sauber dargestellten Nietreihen unterstrichen. Etwas originalgetreuer hätte jedoch der Kohlenvorrat gestaltet werden können. Deutlich fallen die freistehenden Dampfeinströmrohre ins Auge. An der Rückseite befinden sich aus Metall hergestellte Aufstiegsleitern; Lackierung und Beschriftung sind einwandfrei.

Das Gehäuse ist mit zwei Schrauben auf dem Fahrwerk befestigt, die geschickt unter den abnehmbaren Wasserkastendeckeln verborgen sind.

Fahrwerk

Auch das Fahrgestell besteht aus Metall; Ballastmassen sind nicht erforderlich; die Lokmasse beträgt 272 g. Die hier betrachtete Lok mit der Katalog-Nr. 3304 ist mit dem Märklin-Standardmotor ausgerüstet, zu dem ein elektronisches Umschaltrelais gehört, das beim Umschaltvorgang jegliches Rukken des Fahrzeugs und das Aufblitzen der Beleuchtung verhindert.

1



Maßvergleiche (Maße in mm)

Kenngröße	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	9 670	111,1	111,2
Achsstand insges.	3 200	36,8	36,4
Einzelachsstand	1 600	18,4	18,2
Treib- u. Kuppelraddurchmesser	1 100	12,6	12,6
Kesselmitte über SO	2 700	31,0	31,0
Gesamthöhe über SO	4 165	47,9	48,1
Breite der Lok ges.	3 090	35,5	35,5*)
Puffermitte über SO	1 025	11,8	12,0

*) über Wasserkästen

Mit einer Kunststoffplatte, an der sich die Bremsbacken befinden, wird an der Unterseite das Getriebe abgedeckt, dessen sämtliche Zahnräder aus Metall bestehen. Die Kraft wird auf die letzte Achse übertragen, deren Räder mit Haftreifen versehen sind. Die beiden anderen Radsätze werden durch die Kuppelstangen angetrieben. Das Treib- und Steuerungsgestänge ist bis auf den Kreuzkopf (Kunststoff) aus Metall hergestellt. Es entspricht dem Vorbild, ist zierlich und recht beeindruckend. Ebenfalls in allen Einzelheiten nachgebildet wurde das Äußere der Zylinder.

Die Lok ist vorn und hinten mit Kurzkupplungen versehen, die in genormten Schächten (NEM) stecken. Ein Austausch gegen andere Kupplungen ist leicht möglich.

Für eine zuverlässige Stromführung sorgen der Skischleifer und alle sechs Räder (Dreileiter-Wechselstromsystem). Der mittlere Radsatz ist federnd gelagert.

Fahreigenschaften

Das Testmodell läuft bei einer Spannung von 7 V an. Die ermittelte Mindestgeschwindigkeit beträgt 0,029 m/s. Daraus ergibt sich eine Vorbildgeschwindigkeit von 9,1 km/h. Das Tempo läßt sich gut hochregeln, die Lok erreicht eine auf das Vorbild bezogene Höchstgeschwindigkeit von 104 km/h, die erheblich zu hoch ist. (Beim Vorbild waren es 45 km/h.)

Die Zugkraft der kleinen Maschine ist enorm. Sie zieht in der Ebene 48 zweiachsige Wagen mühelos, damit ist aber die Zugkraftgrenze noch nicht erreicht. Das Modell ist sowohl für den Rangierdienst als auch für Streckenfahrten bestens geeignet.

In allen Geschwindigkeitsbereichen ist nur ein leises Fahrgeräusch wahrnehmbar. Die Laufeigenschaften müssen als sehr gut bezeichnet werden. In allen Betriebsbereichen ist weder ein Wakkeln noch ein Schlingern des Modells festzustellen.

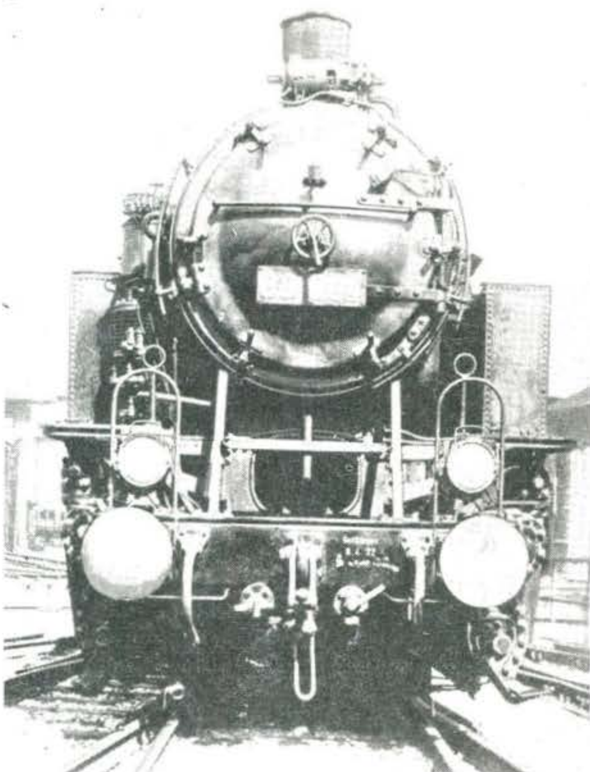
Der elektrische Kontakt zwischen Fahrzeug und Gleis wird ständig gewährleistet. Störungen treten in dieser Hinsicht nicht auf. Das gilt auch für Gleismaterial (auch Weichen) aus den 30er Jahren, das noch einen durchgehenden, oberflächigen Mittelleiter aufweist und sich übrigens ohne weiteres mit den Punktkontaktgleisen (M-Gleis) kombinieren läßt. Die Lok läuft einwandfrei auch durch einen Industriegleiskreis mit einem Radius von 28,6 mm.

Das Dreilichtspitzensignal wechselt mit der Fahrtrichtung, jedoch ist dessen Helligkeit bei niedriger Geschwindigkeit zu gering.

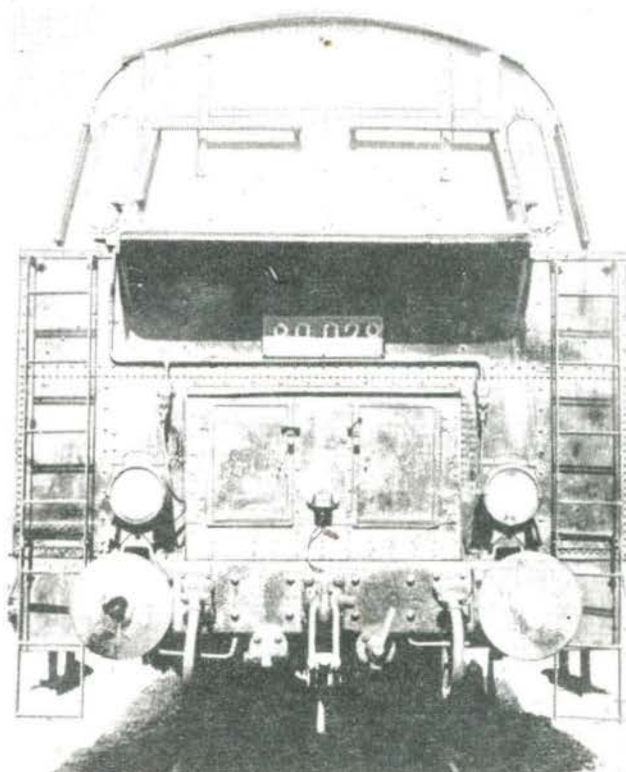
Zusammenfassung

Insgesamt ist das Modell als gelungen zu bezeichnen. Es zeichnet sich durch eine akzeptable Gestaltung, gute Fahreigenschaften, Zuverlässigkeit im Betrieb und Robustheit aus. Die Lok wird auch mit einem elektronisch geregelten Hochleistungsmotor (fünfpoliger Motor mit Leistungsreserven, einstellbare Anfahrbeschleunigung und Höchstgeschwindigkeit) und in Digital-Ausführung angeboten. *Günter Machel*

2



3



4



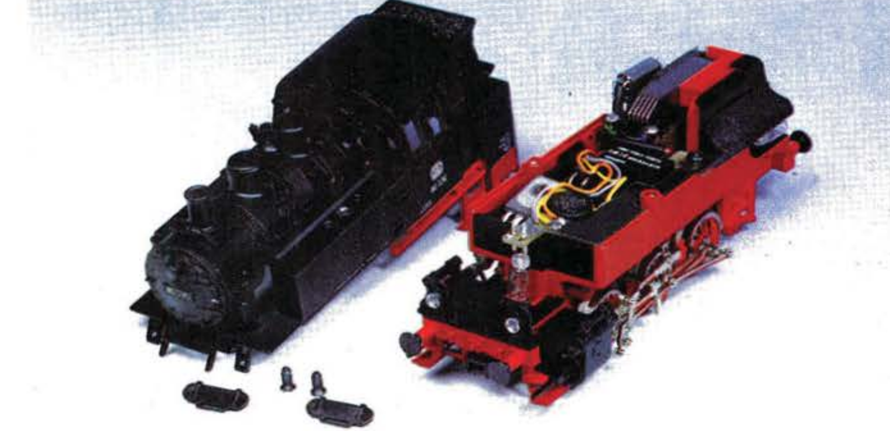
5



6



7



8



9



1 bis 3 Bilder vom Vorbild: 80 038, 80 004 und 80 028

4 Das Modell ist in einer ansprechenden Blisterpackung gut geschützt untergebracht.

5 Lokführerseite! Gehäuse und Fahrwerk sind aus Metall hergestellt.

6 Alles wurde exakt detailliert: das Treib- und Steuergestänge, die feinen Nietenreihen. Gut nachgebildet sind ebenso die Dampfeinströmrohre, die aus technischen Gründen zu den Zylindern weitergeführt wurden. Das aber fällt am Modell kaum auf.

7 Unter abnehmbaren Wasserkästen befinden sich die Schrauben für die Gehäusebefestigung; das Fahrwerk sorgt für große Zugkraft und gute Fahreigenschaften.

8 und 9 Auch die Stirnseiten bestätigen den Eindruck einer hohen Detailtreue.

Fotos: C. Bellingrodt/Sammlung Märklin (1 und 3); Hubert/Sammlung Märklin (2); Albrecht, Oschatz (4 bis 9)

Dieser Tage wird das bekannte Bauwerk über den Strelasund für kurze Zeit gänzlich gesperrt. Dringende Erneuerungsarbeiten sind unumgänglich. Auf den Fotos: Die bekannte Ziegelgrabenbrücke vor und nach der Elektrifizierung.

Fotos: B. Sprang, Berlin

